

L'ABORDAGE EN HAUTE MER

EN DROIT INTERNATIONAL PUBLIC MARITIME

THÈSE
POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 22 Mai 1939, à 14 heures

PAR

H. HAYRI

Jury :

Président : M. GIDEL, Professeur.

Suffragants { M. SCELLE, Professeur.
 { M. SIBERT, Professeur.

IMPRIMERIE
LES PRESSES MODERNES
PALAIS-ROYAL, PARIS

1939



Digitized by the Internet Archive
in 2026

L'ABORDAGE EN HAUTE MER
EN DROIT INTERNATIONAL PUBLIC MARITIME

L'ABORDAGE EN HAUTE MER

EN DROIT INTERNATIONAL PUBLIC MARITIME

THÈSE
POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 22 Mai 1939, à 14 heures

PAR

H. HAYRI

Jury :

Président : M. GIDEL, Professeur.

Suffragants { M. SCALLE, Professeur.
 { M. SIBERT, Professeur.

IMPRIMERIE
LES PRESSES MODERNES
PALAIS-ROYAL, PARIS

1939

La Faculté n'entend donner aucune approbation ou improbation aux opinions émises dans les thèses. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



INTRODUCTION

Nous nous proposons de faire l'étude de l'abordage en haute mer, en droit international public maritime.

L'étendue du domaine d'une telle étude pose de multiples questions à examiner.

Parmi ces questions, l'action civile provenant d'un abordage Hauturier tombe spécialement sous l'empire du droit privé et les mesures destinées à prévenir et à réprimer les collisions en mer qui intéressent particulièrement la police de la mer, restent en dehors de l'horizon de notre étude.

C'est à la question de la compétence que nous nous efforcerons de donner une place particulière.

Nous tâcherons de mettre en évidence la question de savoir à quel tribunal incombe la compétence en cas d'homicide ou autre responsabilité pénale causée par un abordage.

L'état épineux de la question et le manque de cohérence entre les avis des juristes et des auteurs accroissent l'importance des difficultés.

Après avoir vu ce que veut dire l'abordage, nous examinerons les différences entre plusieurs sortes d'abordages, puis nous nous permettrons de nous appuyer sur la jurisprudence internationale qui a statué sur l'affaire du Lotus par un arrêt de la Cour permanente de Justice Internationale et qui constitue d'ailleurs une grande partie de notre étude par laquelle nous nous efforcerons de donner une réponse à notre recherche.

Ensuite, nous allons donner une place à l'étude de la jurisprudence nationale dans laquelle l'affaire de l'Oncle-Joseph et de l'Ortigia, et l'abordage du West-Hinder par l'Ekbatana, retiendra notre attention.

Et enfin, nous nous occuperons de la doctrine formulée par les auteurs sur la compétence en matière pénale dans les cas provenant d'un abordage Hauturier.



Nous savons clairement combien l'objet de notre étude est difficile et nous savons également qu'il constitue l'une des questions les plus compliquées du droit international.

Nous avouons avec la plus grande franchise que l'étude de cette question relève de la compétence des spécialistes de droit international plutôt que de nous.

Ce sera une entreprise audacieuse pour nous de tâcher de trouver à la longue, par notre recherche,

une réponse à la question qui est l'esprit de notre étude.

C'est certainement un vœu de grande envergure, mais sans prétention, qui nous a poussé à prendre cette vaste entreprise comme but de notre modeste effort.

PREMIERE PARTIE

CHAPITRE PREMIER

DÉFINITION DE L'ABORDAGE.

DIVERSES SORTES D'ABORDAGE.

I. — *Définition de l'abordage.*

L'abordage est la collision entre deux ou plusieurs navires.

Il n'y a pas d'abordage quand il y a un choc, non entre deux navires, mais entre un navire et un corps quelconque. Pour qu'il y ait abordage il faut qu'il y ait choc, sinon entre des navires se trouvant dans des conditions de navigabilité, du moins entre des navires existant comme navires flottants (1).

En effet, le caractère maritime de l'abordage est déterminé, non par la nature des eaux dans lesquelles l'abordage se produit, mais par la nature des bâtiments entre lesquels a lieu la collision :

(1) LOUIS THIÉBAUT. — *Traité théorique et pratique de l'abordage*, p. 2.

L'abordage est maritime quand il a eu lieu entre bâtiments de mer ou entre bâtiments dont l'un, au moins, est un bâtiment de mer (2).

II. — *Diverses sortes d'abordage.*

D'après le code de commerce français, on distingue trois sortes d'abordages :

1. L'abordage fortuit;
2. L'abordage fautif;
3. L'abordage mixte ou douteux.

Les règles qu'il a posées sur la réparation des dommages et les poursuites pénales en cas d'un ou plusieurs homicides provenant d'un abordage, varient suivant que l'abordage présente l'un ou l'autre caractère; il y a donc une très grande importance à savoir quand un abordage est fortuit, fautif ou douteux.

En outre, M. Quintillano Saldana, dans le *Recueil des cours de la Haye*, T. 10, page 338 et suivantes, parle d'une autre sorte d'abordage; c'est un abordage qui intéresse la criminologie internationale, c'est l'abordage coupable ou par dol, dit aussi abordage de guerre; il est une sorte d'assaut en mer, ou de choc intentionnel contre un navire, afin de le faire sombrer. Dans l'abordage criminel, de même que dans l'abordage fortuit et que dans celui qu'on appelle douteux ou mixte, il y a lieu, d'après le droit maritime, à une indemnité. Cet abordage est aussi le fon-

(2) *Manuel de droit commercial*. Lyon Caen et Renault. Page 927.

dement d'une responsabilité personnelle de nature criminelle de même que tout délit de dommage.

Toutefois, cette responsabilité doit être définie et réglementée non seulement par les codes de commerce et de la marine marchande de chaque pays, mais d'une façon uniforme pour tous les marins du monde et dans un code pénal international.

1. — *L'abordage fortuit.*

L'abordage fortuit est celui qui a lieu « bien que toutes les précautions utiles pour l'éviter aient été prises ».

Celui qui « est un effet du hasard et ne peut être imputé, ni à l'intention, ni à la maladresse, ni à la négligence de personne. C'est un événement dont quel qu'un peut souffrir, mais dont nul ne doit répondre ».

L'abordage est considéré comme fortuit quand il ne rentre pas dans les hypothèses prévues par le règlement international du 21 février 1897.

L'abordage fortuit est celui qui ne pouvait être évité par aucune manœuvre ou précaution utile, celui qui est dû, non seulement à un cas fortuit, mais à la force majeure.

D'après les principes généraux du droit, l'abordage dont la cause est inconnue devrait être considéré comme abordage fortuit, mais nous verrons plus loin qu'il n'en est pas ainsi et que sur ce point l'article 407 § 3 du code de commerce déroge au droit commun.

Pour prouver qu'il n'est pas en faute, il ne suffit

pas que le capitaine établisse l'existence d'un fait qui l'a mis dans l'impossibilité de remplir ses obligations, il faut encore qu'il justifie que ce fait est dû à un cas fortuit et non à une faute de sa part, sinon la faute initiale par lui commise le rendrait responsable de toutes les conséquences qui en sont résultées..

Pour que l'abordage soit fortuit, il est nécessaire qu'il n'y ait eu aucune faute, non seulement de la part du capitaine, mais encore d'aucun membre de l'équipage, fût-ce même d'un mousse.

Le point de savoir si un abordage est ou non fortuit n'est pas une question qui soit souverainement tranchée par les juges du fond; ce qu'il appartient aux juges d'apprécier souverainement c'est le fait entier, mais le fait seul, si le caractère de cas fortuit est mal à propos déduit des faits tels qu'ils sont constatés, cette décision tombe sous la censure de la Cour de cassation (3).

2. — *L'abordage fautif.*

L'abordage fautif est celui qui est dû à la faute, à la négligence ou à l'imprudence du capitaine, d'un officier de bord ou d'un homme de l'équipage.

Le capitaine sera par exemple en faute s'il a négligé de se conformer aux prescriptions du règlement international du 21 février 1897; il sera même en faute si, dans des circonstances exceptionnelles, il ne s'est pas

(3) LOUIS THIÉBAUT. — *Traité théorique et pratique de l'abordage*, pp. 12-13.

écarté de ces règles alors que leur stricte observation est susceptible d'amener une collision certaine.

D'après les principes généraux on n'est pas en faute pour n'avoir pas exécuté des actes qu'un texte de loi ou un contrat ne commandait pas d'accomplir, mais en notre matière ces principes ne doivent être appliqués au capitaine qu'avec une certaine réserve, le capitaine en effet doit prendre, pour assurer la sécurité du navire, toutes les précautions que lui commandent l'expérience du marin et les circonstances particulières dans lesquelles il se trouve. Il est en faute s'il néglige ces précautions.

La faute ne se présume pas, si donc l'existence d'une faute n'est pas établie à la charge d'un capitaine ou d'un homme de l'équipage, l'abordage devra être considéré comme douteux.

Mais il faut bien observer qu'en principe, la faute ne se présument pas ne saurait être imputée que dans les actions en responsabilité intentées par des tiers et non dans les rapports des parties, liées par un contrat; si donc le propriétaire ou l'armateur du navire attaqué en responsabilité à la suite de l'abordage agissent par voie de recours contre le capitaine, cette action dérivant du contrat d'engagement, c'est alors au capitaine à prouver qu'il n'y a pas eu faute de sa part.

Pour apprécier s'il y a eu ou non faute du capitaine, les Tribunaux devront rechercher si le capitaine s'est conformé aux prescriptions du code de commerce, de ses règlements, notamment à celles du règlement international du 21 février 1897; ils con-

sulteront le rapport de mer, le livre de bord, ainsi que les procès-verbaux des enquêtes auxquelles il aura été procédé; ils seront également guidés par les débats et les sentences des tribunaux disciplinaires devant lesquels le capitaine aura pu être traduit; enfin, ils s'appuieront sur les présomptions établies par la loi et les usages maritimes.

Ici encore nous dirons que les juges du fond constatent souverainement les faits, mais que la déduction qu'ils tirent de ces faits pour dire s'il y a eu ou non faute du capitaine tombe sous le contrôle de la Cour de Cassation (4).

3. — *L'abordage mixte ou douteux.*

Abordage mixte ou douteux. — En réalité, un abordage ne peut être que fortuit ou provenir de la faute de l'un des capitaines ou de la faute de tous les deux.

Cependant, le Code de Commerce a emprunté à l'ordonnance de 1681 une troisième espèce d'abordage :

L'abordage mixte ou douteux. Dans ce cas, le juge embarrassé pour prononcer les responsabilités, et ne pouvant arriver à se faire une opinion précise, fait masse des dommages qui doivent être supportés et les répartit ensuite par moitié entre les deux navires.

Tel fut, dit un ancien auteur, le jugement reconnu, tout juridique, du sage Roy Salomon, qu'il donna sur la question d'entre deux mers. Il est possible que le

(4) LOUIS THIÉBAUT. — *Traité théorique et pratique de l'abordage*, pp. 22-23.

jugement de Salomon ait été considéré comme très juridique par certains esprits, mais il est plus difficile d'appliquer cette qualification au § 3 de l'article 407 du Code de Commerce.

En somme, le législateur de 1807 n'a pu arriver à se dégager complètement de l'opinion admise sous l'empire de l'ordonnance, cependant il en a restreint la disposition.

Aux termes de l'ordonnance, le partage par moitié avait lieu toutes les fois qu'il n'y avait pas preuve d'une faute, aujourd'hui le § 3 de l'article 407 ne peut trouver son application qu'en cas de doute soit sur la cause de l'abordage, soit sur le point de savoir quel est celui des capitaines dont la faute a causé l'abordage.

En conséquence, l'abordage est douteux ou mixte quand il y a incertitude sur les causes réelles de l'abordage, et que les juges, tout en ayant la conviction que l'accident n'est pas fortuit, ne peuvent arriver à déterminer avec certitude quel en est l'auteur (5).

(5) LOUIS THIÉBAUT. — *Traité théorique et pratique de l'abordage*, pp. 36-37.

CHAPITRE II

LA JURISPRUDENCE INTERNATIONALE SUR L'ABORDAGE

EN HAUTE MER

L'AFFAIRE DU « LOTUS »

Les faits et le compromis.

La naissance de l'article 15 du traité de Lausanne.

Les thèses des parties et les consultations.

I. — *Les faits et le compromis.*

Le 2 août 1926, vers minuit, le navire de commerce français *Le Lotus*, appartenant à la Compagnie des Messageries Maritimes, se rendant à Istamboul, abordait le vapeur charbonnier turc *Boz-Kourt*, en haute mer, à six milles du parage du Cap Sigri (île de Mitylène). Malgré l'activité des équipages du *Lotus*, le *Boz-Kourt* sombre et huit ressortissants turcs périssent dans le naufrage de leur vaisseau.

Le 3 août, le *Lotus* fait escale à Istamboul, où la police turque, après avoir fait une enquête, arrêta le 5 août le lieutenant Demons, officier de quart au moment du sinistre, ainsi que Hasan, capitaine du *Boz-Kourt*.

Malgré l'intervention de la part du chargé d'affaires de France à Istamboul et le Consul général, le lieutenant Demons fut retenu.

Puis, le gouvernement français invoquant l'incompétence des juridictions turques, demanda la libération du lieutenant Demons.

Le 15 septembre, la Cour criminelle d'Istamboul se déclarait compétente et condamnait, conformément à l'article 6 du code pénal turc, l'officier français à 80 jours de prison et 22 livres turques d'amende; le capitaine turc à 4 mois de prison et 33 livres d'amende.

L'armateur du charbonnier *Boz-Kourt* et la Compagnie Française des Messageries Maritimes à 5.000 livres à titre d'indemnité, aux héritiers des victimes.

Entre temps, sur la proposition du gouvernement turc, qui déclarait la compétence de ses tribunaux répressifs et qui considérait ce différend comme purement juridique, la France avait accepté de porter le litige devant la Cour de La Haye.

Le 12 octobre, le compromis fut signé entre M. Mahmoud Esat, Ministre de la Justice du gouvernement turc et M. Fromageot, conseiller juridique au quai d'Orsay; le 27 décembre, les échanges des ratifications eurent lieu et le compromis fut notifié à la Cour de La Haye.

Les débats devant la C. P. J. I. s'ouvrirent le 2 août.

La Cour était composée de MM. Huber, Président (Suisse);

Lord Finlay (Angleterre);

Fessoa (Brésil);

De Bustamante (Cuba);

Nyholm (Danemark);

Moore (Etats-Unis);

Altamira (Espagne);

Weiss, vice-président (France);

Anzilotti (Italie);

Oda (Japon);

Loder (Pays-Bas);

Feïzi Daïm (juge *ad hoc*) (Turquie).

La Cour doit statuer sur les questions suivantes posées par l'article premier du compromis.

« La Turquie a-t-elle, contrairement à l'article 15 de la Convention de Lausanne du 24 juillet 1923, relative à l'établissement et à la compétence judiciaire, agi en contradiction des principes du droit international — et, si oui, de quels principes? — en exerçant à la suite de la collision survenue le 2 août 1926 en haute mer entre le vapeur turc *Boz-Kourt* et lors de l'arrivée du navire français à Istamboul en même temps que contre le capitaine du vapeur turc, des poursuites pénales connexes en vertu de la législation turque contre le sieur Démons, officier de quart à bord du *Lotus* au moment de la collision, en raison de la perte du *Boz-Kourt* ayant entraîné la mort de huit marins et passagers turcs?

« 2° En cas de réponse affirmative, quelle réparation pécuniaire, s'il doit en résulter une, selon les principes du droit international dans des cas semblables, serait due en faveur du sieur Démons? »

Ici, pour élucider la question, et pour mieux comprendre la thèse française, nous permettrons-nous de nous laisser le temps pour comprendre l'article 15 de la convention de Lausanne relative à l'établissement et à la compétence judiciaire.

II. — *La naissance de l'article 15 de la convention de Lausanne relative à l'établissement et à la compétence judiciaire.*

A la Conférence de Lausanne, certains Etats, lors de la discussion de l'abolition du régime capitulaire, bien qu'acceptant l'incompatibilité du système avec la notion de l'Etat souverain, prétendaient néanmoins à certains droits acquis dont il faut tenir compte et qu'il est nécessaire de sauvegarder.

La délégation turque réfutait catégoriquement cette prétention et garantissait la situation des étrangers en Turquie par des lois générales semblables à toutes celles qui existent chez les nations civilisées indépendantes et maîtresses de leur destinée (1).

Par contre, les alliés demandaient des garanties en posant les questions si la délégation turque acceptait.

a) Qu'il ne soit fait aucune différence devant les tribunaux turcs, entre les ressortissants des puissances alliées et les nationaux.

b) D'introduire, dans le corps judiciaire, des juristes nommés par la Turquie sur des propositions faites par la C. P. j. I par exemple, et qui seraient considérés comme fonctionnaires turcs.

c) D'introduire ce même élément dans les commissions de réforme législative (2).

A ces propositions la délégation turque répondait en acceptant la première qui était conforme aux prin-

(1) Actes de la Conférence de Lausanne, II, p. 3.

(2) Actes de la Conférence de Lausanne, IV, p. 37.

cipes essentiels du droit international, étant donné que l'égalité devant la justice est considérée comme la base du concept de l'équité. Quant aux deux dernières propositions :

L'inconformité était apparente avec la notion de l'Etat indépendant, en effet comme la délégation turque, par la bouche de son conseiller juridique, affirmait *a fortiori* : « La Turquie, Etat indépendant, a le droit d'être traitée en Etat indépendant », et trouvait la prétention des alliés incompatible et attentatoire à la souveraineté turque (3).

Après la proposition de plusieurs projets de part et d'autre et de longues discussions, la conférence put reprendre son travail le 23 avril 1923. Après avoir posé la question de compétence, la discussion commença sur les textes que nous trouvons utile d'insérer ci-dessous :

ETAT DES TEXTES AU 4 FEVRIER 1923

« *Article 26 du traité de paix.* — Les hautes parties contractantes sont d'accord pour abroger les capitulations concernant le régime des étrangers en Turquie tant au point de vue des conditions d'accès et de séjour qu'au point de vue fiscal et judiciaire. La convention spéciale conclue sur ce sujet en date de ce jour aura même force et valeur au regard des hautes parties contractantes, que si les dispositions en figuraient dans le présent traité (4). »

(3) Actes de la Conférence de Lausanne, II, p. 85.

(4) Livre jaune I, p. 388.

Modifications turques apportées le 8 mars 1923 à l'article 26 du traité de paix :

« Les hautes parties contractantes déclarent complètement abrogées les capitulations concernant le régime des étrangers en Turquie, tant au point de vue des conditions d'accès et de séjour qu'au point de vue fiscal et judiciaire, ainsi que le système économique et financier résultant des capitulations (5). »

Convention relative à l'établissement et au régime judiciaire.

« *Article 21.* — En Turquie, les ressortissants des autres pays contractants seront en matière pénale justiciables du droit international conformément aux règles ordinaires de la juridiction turque pour tous les crimes, délits et contraventions commis par eux en Turquie sans préjudice du droit de juridiction que les dits pays auraient, d'après leur législation intérieure, sur leurs propres nationaux pour les crimes ou délits commis par ceux-ci à l'étranger (6). »

« *Article 21.* — En Turquie, les ressortissants des autres pays contractants seront, en matière pénale, justiciables conformément aux règles ordinaires de la législation turque de tous les crimes, délits et contraventions commis par eux en Turquie, ainsi que pour ceux qui, étant commis sur le territoire d'un Etat tiers rentrant en vertu des lois de la Turquie

(5) Actes de la Conférence de Lausanne, IV, p. 37.

(6) Livre jaune I, p. 410.

sous la juridiction des tribunaux de cette dernière sans préjudice du droit de juridiction que les dits pays auraient également, d'après leur législation intérieure, sur leurs propres nationaux pour les crimes ou délits commis par ceux-ci à l'étranger (7).

« *Article 22.* — Le gouvernement turc, animé des intentions formulées dans sa déclaration en date de ce jour relativement à la réorganisation de la justice, déclare que les étrangers en Turquie seront assurés, quant à leur personne et à leurs biens, devant les juridictions turques, d'une protection conforme au droit des gens ainsi qu'aux principes et méthodes généralement suivis dans les autres pays (8). »

Nous trouvons inutile de suivre le cours pendant lequel on a apporté des modifications portées au texte de la déclaration turque relative à l'admission de magistrats étrangers dans l'organisation judiciaire de la Turquie.

La discussion continua et enfin les hautes parties contractantes déclarèrent accepter, chacun en ce qui concerne l'abolition complète des capitulations en Turquie à tous les points de vue (9).

Le 26 mai on a admis la convention relative à l'établissement et à la compétence judiciaire.

Nous trouvons donc utile d'insérer ci-dessous le texte précité :

« L'empire Britannique, d'une part, et la Turquie, d'autre part, désireux de régler conformément au

(7) Actes de la Conférence de Lausanne, IV, p. 56.

(8) Livre jaune I, p. 410.

(9) Actes de la Conférence de Lausanne, IV, p. 104.

droit des gens modernes les conditions d'établissement en Turquie des ressortissants des autres puissances contractantes et les conditions d'établissement des ressortissants turcs sur les territoires de ces dernières, ainsi que certaines questions relatives à la compétence judiciaire, on a décidé de conclure une convention à cet effet et :

« *Article premier.* — L'application en Turquie de chacune des dispositions du présent chapitre aux ressortissants et sociétés des autres puissances contractantes est subordonnée à la condition expresse de parfaite réciprocité à l'égard des ressortissants et sociétés turcs, dans les territoires des dites puissances.

« *Article 14.* — En Turquie, les ressortissants des autres puissances contractantes, et réciproquement les ressortissants turcs sur les territoires des dites puissances auront libre accès aux tribunaux nationaux et pourront ester en justice aux mêmes conditions à tous égards que les nationaux, sous réserve des dispositions de l'article 18.

« *Article 15.* — En toute matière, sous réserve de l'article 16, les questions de compétence judiciaire seront, dans les rapports entre la Turquie et les autres puissances contractantes réglées conformément aux principes du droit international.

« *Article 16.* — En matière de statut personnel.

« *Article 17.* — Le gouvernement turc déclare que les étrangers en Turquie seront assurés quant à leur personne et à leurs biens, devant les juridictions turques d'une protection conforme au droit des gens

ainsi qu'aux principes et méthodes généralement suivis dans les autres pays (10). »

Enfin, le 24 juillet 1923, le traité de paix et les conventions annexes furent signés et ils sont entrés en vigueur à partir du 6 août 1924.

Après avoir ainsi brièvement étudié la naissance de l'article 15 du traité de Lausanne qui sert fortement la thèse française, nous nous permettons de revenir sur le fait créé par l'abordage entre le *Lotus* et le *Boz-Kourt*.

La question était celle de savoir si la Turquie avait agi en contradiction des principes du droit international.

Si oui, de quel principe?

La thèse du gouvernement français soutenue magistralement par M. le Professeur Basdevant que nous trouvons utile d'insérer ici avant d'en faire l'observation.

III. — *Les thèses des parties.*

1. — *La thèse du Gouvernement français.*

« Attendu que la substitution de la compétence des tribunaux turcs à celle des tribunaux étrangers pour connaître des actions pénales dirigées contre des étrangers a été le résultat du consentement donné par les puissances à cette substitution dans les conventions signées à Lausanne le 24 juillet 1923, que ce consentement loin d'avoir été donné pour ce qui concerne les actions pénales dirigées contre des étran-

(10) Actes de la Conférence de Lausanne, IV, pp. 118-122.

gers à raison des crimes ou délits commis à l'étranger a été nettement refusé par les puissances et notamment par la France, que ce refus résulte du rejet d'un amendement turc tendant à consacrer cette compétence et des déclarations faites à ce propos; que par suite, la convention de Lausanne du 24 juillet 1923, interprétée à la lumière de ces circonstances et intentions ne permet pas que les tribunaux turcs connaissent de poursuites pénales contre un Français.

.

à raison de crimes ou délits commis hors de Turquie;

« Au surplus, attendu que selon le droit des gens établis par la pratique des nations civilisées dans leurs rapports mutuels, un Etat n'est pas en droit, en dehors d'accords spéciaux exprès ou tacites, d'étendre la compétence pénale de ses tribunaux à un crime ou délit commis par un étranger à l'étranger à raison du seul fait qu'un de ses nationaux en a été victime;

« Attendu que les faits accomplis en haute mer à bord d'un navire de commerce ne sont, en principe, justiciables au point de vue pénal que des tribunaux de l'Etat dont le navire porte le Pavillon;

« Qu'il y a là une conséquence du principe de la liberté des mers et que les Etats y attachant une importance particulière n'y ont apporté que de rares dérogations;

« Que, selon le droit existant, la nationalité de la victime n'est pas un motif suffisant de faire échec à cette règle et qu'il en a été jugé ainsi dans l'affaire du *Costa-Rica Packet*;

« Attendu qu'il y a des raisons particulières de maintenir l'application de cette règle en cas d'abordage, raisons tirées notamment du fait que le caractère fautif de l'abordage s'apprécie à la lumière de règlements purement nationaux s'imposant au navire et dont l'exécution doit être surveillée par ses autorités nationales;

« Que l'abordage ne saurait être localisé sur le navire coulé pour en déduire la compétence des tribunaux nationaux de l'un des navires à l'action dirigée contre un officier de l'autre navire impliqué dans la collision alors que ces deux navires n'ont pas la même nationalité, ne trouve aucun appui en droit international;

« Attendu qu'en décider autrement et admettre la compétence des tribunaux turcs pour l'action pénale dirigée contre l'officier de quart du navire français impliqué dans la collision serait introduire une innovation en entière discordance avec des précédents solidement établis;

« Attendu que le compromis soumet à la Cour la question d'une indemnité à allouer au sieur Demons comme conséquence de la décision rendue par elle sur la première question;

« Que toutes autres conséquences éventuelles de la dite décision, non soumises à la Cour, sont par là même réservées;

« Que l'arrestation du sieur Demons, son emprisonnement et sa condamnation étant le fait d'autorités compétentes selon le droit international, le principe

d'une indemnité à son profit et à la charge de la Turquie ne saurait être contesté (11). »

2. — *L'observation sur la thèse française.*

M. le professeur Basdevant a trouvé juste d'établir la réalité du principe de la compétence pénale du pavillon en matière d'abordage.

L'idée de l'agent français a porté d'abord sur la recherche d'un précepte juridique formulé par les précédents, par la pratique internationale d'après lesquels la juridiction turque sera compétente, car dans l'abordage le navire qui a sombré est un navire turc.

L'éminent professeur, après avoir interrogé la pratique internationale, s'arrête sur le point de savoir si la jurisprudence fournira les réponses.

« Alors que la répression pénale en matière d'abordage est au moins aussi importante que la réparation des dommages causés aux particuliers, cette question de compétence, si fréquente devant les tribunaux de commerce ou les tribunaux civils, nous ne la rencontrons que très rarement dans la jurisprudence des tribunaux répressifs; là, l'exception d'incompétence n'est presque jamais soulevée.

« Pourquoi? Je ne vois qu'une explication, et vraiment il n'y en a qu'une. C'est que tandis que les particuliers s'avisent fréquemment de poursuivre au civil, devant les tribunaux de tels pays, telle personne prétendue responsable d'un abordage, au contraire la

(11) C.P.J.I.C., n° 13-II, pp. 282-289.

poursuite pénale, en fait, ne se présente que devant le tribunal dont la compétence est incontestable, à savoir le tribunal de l'Etat du Pavillon.

« Nul ne s'avise d'ouvrir ailleurs la poursuite pénale et par suite l'occasion de plaider l'incompétence ne se présente pas. Ce que j'ai pu constater dans la grande généralité des cas, c'est une pratique, si vous le voulez, négative, mais une pratique bien établie... d'après laquelle on ne poursuit pas l'auteur présumé d'un abordage dans un pays autre que celui du pavillon.

« Je suis fondé à dire que cette pratique bien établie nous révèle le *consensus gentium*; l'opinion commune des Etats est que c'est une base suffisante pour fonder une coutume internationale.

« En effet il n'est pas toujours nécessaire pour étayer une règle de droit international, de présenter des précédents formels.

« Je me souviens avoir lu une décision rendue dans l'affaire du *Berlin*; il s'agissait de savoir si une immunité de capture devait être reconnue aux bateaux de pêche.

« Sur ce cas, sir Samuel Evans motiva ainsi son opinion :

« Je ne pense pas que dans ce pays aucune affaire
« ait été jugée, et rapportée traitant de l'immunité de
« ces navires comme une règle de droit internatio-
« nal... mais un siècle s'étant écoulé, mon opinion est
« qu'on a vu s'établir suffisamment la doctrine et la
« coutume du droit international selon lesquelles les
« bateaux de pêche exerçant leur industrie près ou à

« proximité des côtes (non pas nécessairement dans
« les eaux territoriales) et au moyen desquels les gens
« courageux qui les montent, gagnent leur vie, ne sont
« pas sujets de capture en temps de guerre aussi
« longtemps qu'ils se bornent aux travaux pacifiques
« que comporte exactement leur industrie. »

« Cette décision n'exige pas que l'on ait des précédents pour étayer à cet égard la règle coutumière de droit; il suffit qu'un *consensus gentium* se soit établi, et ce *consensus* sera considéré comme s'étant suffisamment établi lorsqu'on sera en présence d'une solution, d'une manière à se conduire tellement ancrée dans l'esprit commun, dans la pratique commune, que personne ne songe à la contester.

« Lorsque personne ne songe à contester une solution, il n'y a pas de précédent qui se crée pour la consacrer... il n'y a pas ou il y a peu, de décisions consacrant le caractère exclusif de la compétence du Pavillon en matière d'abordage puisque c'est un point qui, traditionnellement, n'est pas contesté. »

Après avoir fait apparaître le peu d'autorité (à titre précédent) des deux seules décisions laissant de côté la compétence du Pavillon pour les poursuites pénales en matière d'abordage, M. Basdevant de son côté, invoque des décisions judiciaires affirmant la compétence exclusive en cette matière des tribunaux du Pavillon.

Tout d'abord il cite un arrêt de la cour d'Aix, relatif à l'affaire de *l'Ortigia* que nous allons étudier particulièrement dans le chapitre consacré à la jurisprudence nationale.

La question se posait à la suite d'un abordage entre *l'Ortigia*, navire italien, et *l'Oncle-Joseph*, navire français, le tribunal de Livourne avait poursuivi et condamné le capitaine de *l'Oncle-Joseph*.

La cour d'Aix, dans son arrêt, se déclarait ainsi :

« Attendu qu'il convient d'examiner si le tribunal de Livourne était compétent;

« Attendu que le contraire est certain; que le prétendu délit ayant été commis en pleine mer, sous pavillon français, Renucci (le capitaine du navire français) n'était pas justiciable du tribunal de Livourne. »

En second lieu, M. Basdevant invoque deux cas de la jurisprudence anglaise et, au premier plan, l'affaire de *Franconia*.

Il s'agissait d'un abordage entre le navire anglais *Strathclyde* et un navire allemand, *Franconia*.

D'après l'enquête, l'abordage était imputable au navire allemand. Dans cette affaire, la Cour des cas réservés à la couronne, rejette la compétence de l'Etat du navire abordé et rejette l'idée consistant à localiser l'abordage sur le navire abordé (12).

D'autre part, M. Basdevant invoque la décision rendue par M. De Martens à propos de l'affaire du *Costa-Rica Packet*.

En effet, au mois de janvier 1888, le sieur Carpenter, officier anglais commandant du baleinier australien, le *Costa-Rica Packet*, s'était approprié des marchandises par lui trouvées en haute mer à bord d'une

(12) CLUNET, 1887, p. 750.

pirogue abandonnée appartenant à des indigènes des Indes Néerlandaises.

Sur cette pirogue on a trouvé plusieurs caisses d'eau-de-vie, dont la plus grande partie fut consommée par l'équipage.

Le capitaine anglais ne relève du point de vue pénal que des autorités anglaises, et comme les faits se sont passés en haute mer, or « en haute mer, même les navires marchands constituent des parties détachées du territoire de l'Etat dont ils portent le pavillon et, en conséquence, ne sont justiciables des faits commis en haute mer qu'aux autorités nationales respectives.

La pirogue (*Prauw*) flottant à l'abandon en mer et arrêtée en janvier 1888 par le sieur Carpenter, capitaine du *Costa-Rica Packet*, fut saisie par celui-ci incontestablement en dehors de la mer territoriale des Indes Néerlandaises; l'appropriation de la cargaison de ladite pirogue par le sieur Carpenter ayant eu lieu en pleine mer, n'était justiciable que des tribunaux anglais, mais nullement des tribunaux hollandais; la détention du capitaine anglais Carpenter par les autorités néerlandaises a donc été illégitime (13).

La sentence de M. F. de Martens a été très sévèrement critiquées par Valéry.

L'auteur, après avoir rappelé le motif ainsi libellé :

« En haute mer, même les navires marchands constituent des parties détachées du territoire de l'Etat dont ils portent le pavillon et, en conséquence, ne sont

(13) F. DE MARTENS. — *Nouveau recueil général des traités*, 2^e série, t. 23, 1892-1897, pp. 715-813.

justiciables des faits commis en haute mer qu'aux autorités nationales respectives : M. Valéry écrivait :

« Des deux propositions contenues dans ce considérant, la première bien qu'elle ait été contestée, me paraît tout à fait vraie.

« La seconde, au contraire, surtout si on considère les conséquences qui en ont été déduites dans le dispositif de la sentence arbitrale, peut être attaquée et doit l'être, sous peine de laisser s'ériger en règle du droit international une thèse partiellement inexacte.

« Dire, en effet, que les infractions commises en pleine mer à bord d'un navire ne sont justiciables que des tribunaux de la nation dont le navire porte les couleurs, c'est énoncer une opinion trop absolue, c'est méconnaître que même des infractions commises sur le territoire terrestre d'un Etat peuvent tomber sous le coup des lois pénales d'un autre Etat (14). »

« Examinant dans son opinion séparée de l'affaire *Lotus*, la valeur que pouvait présenter le cas du *Costa Rica Packet* pour la solution de la question de l'exclusivité de la loi du pavillon dans un cas d'infraction externe en haute mer, le juge John Basset Moore, n'a rien laissé subsister de ce précédent. (C. P. j. I — Série A n° 10 — p. 85.)

« On se trouve en présence de l'alternative suivante :

« Ou bien on considère que la pirogue est un bâti-

(14) GIDEL. — *La mer*, tome I, p. 264.

ment hollandais, et comme on ne peut nier que le vol n'ait été commis à bord de la pirogue, la décision de l'arbitre est en contradiction avec les principes mêmes énoncés dans la sentence à savoir avec la fiction de la quasi-territorialité des navires et le principe de l'autorité exclusive de la loi du pavillon; ou bien on considère que la pirogue est une épave, c'est-à-dire une chose abandonnée à laquelle ne peut s'appliquer ni la fiction de la quasi-territorialité, ni le principe de l'autorité exclusive de la loi du pavillon, mais dans ce cas, il n'y a plus de conflit de souveraineté et le précédent n'a plus aucune pertinence pour un conflit de compétence.

« La thèse de l'exclusivité de la compétence de l'Etat du pavillon à raison de faits délictueux commis en haute mer sur un navire de commerce pouvait invoquer deux précédents pertinents :

« D'une part, une protestation en date du 15 octobre 1883 du secrétaire d'Etat américain Frelinghuysen, consistant en un déni de compétence au Chili pour engager des poursuites dans un port du Chili où se trouvait un navire de commerce américain, contre les officiers de ce navire de commerce américain à raison de sévices exercés en haute mer, par eux, contre un ressortissant chilien.

« D'autre part, l'affaire du navire de commerce espagnol, le *Léon-XIII*.

« Le capitaine de ce navire de commerce espagnol avait mis aux fers pendant la traversée de Barcelone à Manille, trois mécaniciens anglais inculpés d'actes délictueux.

« A Singapour, un writ d'*habeas corpus* fut signifié au capitaine. Il ne s'y conforma pas et fut arrêté. Le Gouvernement espagnol considéra qu'il y avait là un empiétement sur la juridiction espagnole.

« Le Gouvernement britannique répondit que si le capitaine avait obtempéré au writ et exposé au tribunal que ces trois individus étaient détenus en prévention d'actes délictueux commis pas eux en haute mer, le tribunal les aurait renvoyés à bord du *Léon-XIII*, pour répondre de ces faits devant les autorités espagnoles.

« Les deux Gouvernements, dit le mémoire français, se sont ainsi trouvés d'accord pour reconnaître la compétence exclusive des autorités du pavillon. »

En réalité, dit M. le professeur Gidel, il faut admettre, comme le faisait Camille Jordan, dans une savante étude consacrée à cette question, qu'il n'existe pas une règle absolue d'après laquelle les tribunaux de l'Etat dont le navire porte le pavillon seraient exclusivement compétents à l'effet de connaître des délits commis en haute mer à bord de ce navire. Comme l'a déclaré la Cour permanente de justice internationale en parlant de l'affaire John Anderson *alias* Hussey, ou encore navire *C.O. Withmore* (arrêt n° 9, *Lotus*, série A, p. 27).

« Ce précédent, auquel d'autres pourraient être
« ajoutés, est pertinent, malgré la nationalité britan-
« nique Anderson, pour démontrer que le principe de
« la juridiction exclusive du pays du pavillon n'est
« pas universellement admis. C'est un des cas dans
« lesquels un Etat a fait valoir son droit de pour-

« suivre un délit commis à bord d'un navire étranger
« et qu'il regardait comme punissable d'après sa légis-
« lation. » La Grande-Bretagne a refusé aux Etats-
Unis l'extradition de John Anderson, matelot anglais,
qui avait commis un homicide à bord d'un navire
américain, en alléguant qu'elle ne contestait pas la
juridiction des Etats-Unis, mais qu'elle avait le droit
d'exercer la sienne concurremment (15).

Après avoir ainsi étudié les considérations des
divers auteurs sur l'affaire de *Costa-Rica Packet*, nous
nous permettons de continuer l'étude de la thèse
française.

M. le professeur Basdevant, pour fortifier son point
de vue sur l'exclusivité de la compétence des tribu-
naux du pavillon à laquelle d'ailleurs il donne une
forme du droit positif, cite plusieurs cas.

Ainsi le traité pour la suppression du commerce des
esclaves, signé par l'Autriche, la France, la Grande-
Bretagne, la Prusse et la Russie, en 1841, établit le
droit de visite, mais maintient expressément pour la
répression, la compétence des tribunaux nationaux du
bâtiment capturé.

D'autre part, M. le professeur Basdevant cite le cas
pour la pêche dans la Manche, d'un règlement franco-
britannique de 1843 autorisant les croiseurs des deux
pays à exercer un certain contrôle sur les pêcheurs
français et anglais, mais la compétence juridiction-
nelle appartient exclusivement aux tribunaux du
bateau poursuivi.

(15) GIDEL. — *La mer*, tome I, p. 266.

De même la convention internationale relative à la protection des câbles sous-marins dispose « que les tribunaux compétents pour connaître des infractions à la présente convention sont ceux du pays auquel appartient le bâtiment à bord duquel l'infraction a été commise ».

Justement les différentes dispositions consacrant la compétence des tribunaux du pavillon ne sont que l'application du droit commun et elles sont invoquées par M. le professeur Basdevant en tant qu'expression de la coutume internationale.

« Par tout cela, conclut M. Basdevant (16), nous voyons que sur la base des précédents, nous sommes en présence d'un droit positif bien établi, ce droit positif résulte d'une part de l'assentiment des Etats qui est manifesté par le fait que jamais ou presque jamais, la compétence n'a été réclamée par un Etat autre que celui du pavillon du navire, soi-disant abordeur; d'autre part, cet assentiment général, cette coutume résultent de cette circonstance que dans les quelques rares cas où des velléités se sont manifestées d'affirmer une compétence au bénéfice de l'Etat du navire abordé, cette prétention a été rejetée.

« Les décisions judiciaires l'ont écartée.

« Nous avons donc là vraiment un *consensus gentium*; nous avons là, les éléments d'une coutume internationale; nous avons là, l'expression du droit positif en matière d'abordage. »

Selon le Gouvernement français, la prétention de

(16) C.P.I.J.C., 13-II, p. 68.

la Turquie est donc condamnée par la coutume internationale.

3. — *La thèse turque.*

Le Gouvernement turc, à son tour, présente un mémoire et un contre-mémoire et le délégué de la Turquie fait également connaître à la Cour la consultation donnée sur la question litigieuse, sur la demande du Gouvernement turc par MM. les professeurs Diéna, Mercier et Fedozzi.

S. E. le D^r Mahmut Esat, ministre de la Justice, représentait le Gouvernement turc.

Nous nous permettons de citer ici le résumé de la thèse turque.

1^o L'article 15 de la Convention de Lausanne relative à l'établissement et à la compétence judiciaire, réfère entièrement et de façon absolue — sous réserve seulement de l'article 16 — la compétence judiciaire turque aux principes du droit international. Cet article ne saurait supporter la moindre réserve ni la moindre interprétation faite en lui attribuant un sens différent! En conséquence, la Turquie n'a, en vertu de cet article, dans l'emploi de sa compétence judiciaire en toute affaire qui intéresse les étrangers, d'autre souci que de ne pas agir en contradiction des principes du droit international.

2^o L'article 6 du Code pénal turc, qui est textuellement emprunté au Code pénal italien, n'est pas, en

l'espèce, contraire aux principes du droit international.

3° Les navires en haute mer faisant partie du territoire de la nation dont ils portent le pavillon, et dans le cas qui nous occupe, le lieu du délit étant le vapeur *Boz-Kourt* battant pavillon turc, la compétence de la Turquie est formelle dans la poursuite exercée comme si le cas s'était produit sur son territoire.

Ainsi que des faits analogues le démontrent.

4° L'affaire *Boz-Kourt-Lotus* étant un cas de « délit connexe », le Code d'instruction criminelle — qui est emprunté à la France — ordonne que l'officier français soit l'objet de poursuites connexes en même temps que l'officier turc, ce que confirment au reste les doctrines et la législation de tous les pays. En conséquence, la Turquie est en droit à ce point de vue également, d'affirmer sa compétence.

5° Si même l'on considère la question du point de vue de l'abordage seul, aucun principe de droit international d'ordre pénal n'existant pour arrêter la compétence civilement évidente de la Turquie, celle-ci est compétente pour entreprendre des poursuites pénales.

6° La Turquie exerçant une compétence d'ordre essentiel et les Etats n'étant d'ailleurs pas, de par les principes du droit international, tenus dans des cas semblables, de verser des indemnités, il est hors de doute qu'il ne saurait être question, pour le Gouvernement de la République turque, de l'indemnité réclamée dans le mémoire français, ce Gouvernement étant compétent pour exercer des poursuites contre le citoyen français Demons, qui par suite d'un abordage

se trouve avoir commis un homicide par imprudence. Plaise à la Cour, statuer en faveur de la compétence judiciaire turque (17).

4. — *L'observation sur la thèse turque.*

La thèse du Gouvernement s'appuie d'abord sur l'opinion de M. Anzilotti, selon laquelle :

« La coutume internationale ne peut résulter que par des actes des Etats dans le domaine des relations internationales. Il ne faut jamais oublier qu'il ne s'agit que de simples indices; ni des lois internes, concordantes sur une matière, ni *la auctoritas rerum similiter judicatorum* dans plusieurs Etats ne suffisent à démontrer l'existence d'une coutume internationale, car cela peut être le résultat d'une identité de vues que les Etats adoptent librement et qui peuvent changer à chaque instant. Moins que jamais peuvent suffire les opinions doctrinales, surtout si l'on rappelle qu'une grande partie des auteurs, même parmi les plus estimés, ne se sont pas préoccupés de bien déterminer le droit en vigueur en le séparant nettement de leurs idées subjectives. On pourra considérer la coutume comme prouvée seulement lorsqu'il résultera qu'en réalité les Etats se conduisent réciproquement d'une certaine manière en ayant la conviction d'être obligés de le faire. »

« Le représentant du Gouvernement turc, s'ap-

(17) C.P.I.J.C., n° 13, II, pp. 348-349.

puyant sur les conditions précitées, déclare que « M. l'Agent » français apporte ici la preuve de l'existence d'une coutume prohibitive qui met obstacle à la compétence judiciaire turque dans l'affaire du *Lotus*. Tant qu'en l'espèce on ne peut pas invoquer une coutume qui s'oppose à la compétence judiciaire turque... La Turquie usera de sa juridiction en vertu du principe de son droit de souveraineté : la Turquie ne peut être liée que par une coutume prohibitive. Les cas cités dans le mémoire français sont contraires à la jurisprudence française elle-même ; ils prouvent tout au plus la divergence de vues qui existe à cet égard dans les jurisprudences des divers Etats. Tout cela fait ressortir l'inexistence d'une coutume et raffermir le point de vue turc. Le droit de souveraineté des Etats n'est pas si fragile qu'il puisse être brisé par de prétendus principes, invoqués par M. l'Agent français, qui n'ont pas la forme d'un *consensus gentium*. »

La Turquie, s'appuyant sur ses droits de souveraineté et à l'instar de toutes les nations civilisées, poursuit le représentant du Gouvernement turc, a adopté les lois qui lui conviennent pourvu qu'elles ne soient pas contraires au droit des gens. Or, comme il n'existe pas une règle absolue, selon laquelle les tribunaux de l'Etat, dont le navire porte le pavillon, seraient exclusivement compétents à l'effet de connaître des délits commis en haute mer à bord de ce navire.

Il suffit de considérer la jurisprudence anglaise s'affirmant notamment dans l'affaire Anderson.

En effet, le 31 janvier 1879, Anderson, *alias* Hussey, matelot anglais à bord du *C.O. Wihtmore*, navire mar-

chand américain, tua le premier lieutenant en pleine mer; le navire ayant relâché à Calcutta, le Consul américain voulut faire renvoyer Anderson aux Etats-Unis pour l'y faire juger, mais les autorités britanniques s'y opposèrent; à la demande américaine pour l'extradition dudit meurtrier, le Gouvernement britannique répondit « qu'il n'était pas disposé à admettre qu'une loi attribuant compétence aux tribunaux de la nation de l'auteur du crime, dans le cas des crimes commis par des sujets, en haute mer à bord d'un navire étranger, ou dans des lieux soumis à une juridiction étrangère, violât aucun principe de droit des gens ou de courtoisie internationale. Il estimait au contraire que, dans bien des cas, cette attribution de compétence servirait les intérêts de la justice, et se concilierait parfaitement avec ses principes. Une telle assertion de juridiction ne constituerait d'ailleurs nullement un refus de connaître le droit de juridiction de l'Etat sur le territoire duquel l'infraction avait été commise; il ne fallait y voir que l'affirmation d'un droit de juridiction concurrente. »

Le représentant du Gouvernement turc montra l'affaire Anderson et en tira l'exemple pour confirmer la liberté d'appliquer le système de protection puisque ce système n'est contraire à aucune disposition prohibitive résultant, soit d'une coutume internationale, soit d'un texte contractuel. D'ailleurs, en fait, le système de protection est pratiqué par un grand nombre d'Etats et il reçoit tous les jours une extension plus grande.

IV. — *Les consultations.*

Nous nous permettons de citer ci-dessous, d'une manière brève, la consultation du professeur Mercier, ainsi que celles des professeurs Fedozzi et Diena.

1. — *La consultation du professeur Mercier.*

I. — D'après l'article 15 de la convention de Lausanne du 24 juillet 1923, les questions de compétence judiciaire seront dans les rapports entre la Turquie et les autres puissances contractantes, réglées conformément aux principes du droit international.

II. — Le principe fondamental qui domine la matière est le droit pour tout Etat souverain de légiférer librement, d'organiser ses autorités judiciaires et d'en fixer les compétences.

III. — Une restriction de cet attribut essentiel de la souveraineté ne peut être présumée. Elle doit être prouvée par celui qui l'allègue.

IV. — Une telle restriction ne peut résulter que d'une disposition claire et précise d'un traité, général ou spécial, ou d'une règle certaine du droit des gens, consacrée par une coutume générale bien établie et librement acceptée.

V. — En cas de doute, soit sur le sens d'un traité, soit sur l'existence d'une règle coutumière du droit

des gens, c'est le principe de la liberté qui doit prévaloir. *In dubio pro libertate*.

VI. — Dans l'état actuel du droit des gens, aucune règle générale ne fixe l'empire de la loi pénale matérielle des Etats dans l'espace.

VII. — La question de l'empire de la loi pénale matérielle dans l'espace doit être nettement distinguée de la question de la mise en œuvre de cette loi, aucun Etat ne pouvant, dans la règle, procéder à des actes d'instruction ou à des mesures d'exécution sur le territoire d'un autre Etat.

VIII. — Le principe de la territorialité de la loi pénale matérielle apparaît comme une règle du droit des gens en tant qu'elle exprime le droit pour tout Etat souverain de soumettre à sa loi pénale tous actes commis sur son territoire.

IX. — Par contre, le principe de la territorialité n'est en aucune façon une règle de droit international en tant que ce principe prétendrait limiter la compétence répressive de chaque Etat aux seuls actes commis sur son territoire. La règle de la territorialité n'est pas une règle exclusive.

X. — La plupart des Etats consacrent ou admettent, à côté de la règle de la territorialité, d'autres normes de compétence pénale, telles que celles de la personnalité active, de la personnalité passive, parfois celle de l'universalité, ainsi que celle de la connexité ou de l'indivisibilité.

XI. — La consécration cumulative de ces diverses normes de compétence par le droit positif des différents Etats démontre de façon péremptoire :

- a) qu'il n'y a pas de compétence pénale exclusive;
- b) qu'en dehors de la règle de la liberté législative, il n'y a pas de règle de droit international, fixant la compétence respective des Etats en matière pénale.

On ne peut pas présumer de la part de l'ensemble des Etats la violation d'une règle du droit international.

XII. — Un Etat qui a établi sa compétence législative pour certains faits (tels que ceux commis en pleine mer) ne saurait prétendre exclure une compétence législative concurrente d'un autre Etat pour ces mêmes faits.

XIII. — Le régime de compétence législative et juridictionnelle concurrente, attesté par le droit positif des Etats, ne porte atteinte à la souveraineté d'aucun Etat. C'est, au contraire, celui qui respecte le mieux la souveraineté de tous et assure le mieux la mission défensive de l'ordre social assignée à la loi pénale, aussi longtemps qu'un régime conventionnel ne fixe pas de règles de compétence entre les Etats.

Les inconvénients d'un concours de compétences sont infiniment moins graves que ceux qui découlent de conflits négatifs.

XIV. — En consacrant partiellement le principe de la personnalité passive, dans son article 6, le Code pénal turc, — pas plus que le Code pénal italien dont il est la reproduction textuelle — ne viole aucune règle du droit des gens.

Cette disposition est, au contraire, en harmonie avec les principes du droit pénal international, tels qu'ils se dégagent de l'ensemble des législations positives.

Les poursuites exercées en Turquie sur la base de cette disposition ne sont en opposition avec aucune règle du droit international.

XV. — Dans la théorie très généralement admise, de la fiction de l'exterritorialité des navires, les poursuites exercées en Turquie dans l'affaire du *Lotus* se justifient aussi par le principe de la territorialité. D'une part, en effet, l'acte causal peut être situé aussi bien sur le navire turc que sur le navire français, et d'autre part, le résultat s'est produit sur le *Boz-Kourt*.

XVI. — Les dites poursuites exercées se justifient encore en raison du bien de connexité, soit même de l'indivisibilité, qui caractérise l'abordage fautif imputable à la négligence conjuguée des commandants des deux navires.

XVII. — Les dites poursuites se justifient aussi par la réunion de quatre normes de compétences en faveur de l'autorité turque, à savoir :

a) la norme du lieu du délit (dans la théorie de l'exterritorialité des navires) et cela au double point de vue du lieu de l'acte et du lieu du résultat;

b) la norme de la nationalité de la victime;

c) la norme de la présence de l'agent sur le territoire turc;

d) la norme de la connexité ou de l'indivisibilité.

(un cinquième facteur de compétence pénale pourrait être tiré de la compétence de l'action civile en dommages-intérêts) ce concours de plusieurs normes en faveur d'une des compétences possibles serait de nature à faire accorder la préférence à celle-ci sur les

autres dans un système qui établirait une hiérarchie des compétences.

XVIII. — Les poursuites exercées en Turquie contre le lieutenant Demons n'excluent en aucune mesure la possibilité des poursuites que l'autorité française serait en droit d'exercer, d'après sa propre législation par application du principe de la personnalité active, ou peut-être, de la territorialité, en raison du lieu de l'acte. Aucune atteinte n'est portée à la souveraineté française par les poursuites exercées en Turquie (18).

2. — *La consultation du Professeur Fedozzi.*

I. — Qu'il n'existe pas un principe qui défend aux Etats d'exercer leur juridiction pénale à l'égard des délits commis par des étrangers à l'étranger. Donc la disposition du Code pénal turc qui a été la base du jugement du tribunal turc dans l'affaire du *Lotus* et d'après laquelle l'autorité judiciaire turque peut connaître des délits commis par des étrangers à l'étranger, si la victime est citoyen turc et le coupable se trouve sur le sol turc, est une disposition permise par le droit international, et son application ne peut donner lieu à contestation de la part de l'Etat auquel l'auteur du délit appartient.

II. — Qu'il n'existe pas un principe qui défend aux Etats d'exercer leur juridiction pénale à l'égard des délits commis par des étrangers à bord d'un navire marchand étranger en haute mer, cette défense ne

(18) C.P.J.I.C., n° 13-II, pp. 419-422.

résultant ni du principe de la liberté de la mer, ni de la fiction de territorialité des navires en haute mer, ni d'une coutume spéciale, d'après laquelle la juridiction de l'Etat du pavillon serait la seule compétence pour connaître les délits sus-indiqués.

III. — Que la question de la punition du délit d'abordage commis en haute mer relève exclusivement des dispositions législatives de chaque Etat, qui concernent l'exercice de la juridiction pénale, sans aucun lien international. Partant la Turquie appliquant dans l'espèce les dispositions de sa propre législation, a exercé une faculté découlant de la condition de liberté, que le droit international positif laisse en la matière à tous les Etats (19).

3. — *La consultation du Professeur Diéna.*

M. le Professeur Diéna prend tout d'abord en considération l'interprétation de l'article 15 de la convention judiciaire de Lausanne.

D'après les termes du compromis, il conclut que selon les travaux préparatoires, les questions de compétences judiciaires entre la France et la Turquie sont soumises aux règles générales du droit international.

C'est un principe que le droit international n'admet pas l'extension d'une obligation, or c'est à la France qu'incombe le fardeau de preuve de la règle qui aurait été violée par la Turquie.

(19) C.P.J.I.C., n° 13-II, p. 393.

D'après M. Diéna il ne s'agit pas de prouver l'existence de la règle de la loi du pavillon, mais l'exclusivité du caractère de cette règle est d'établir que la nationalité de la victime, la compétence du premier port de relâche ou la connexité sont insuffisantes pour faire admettre une compétence concurrente, une seule de ces circonstances serait suffisante, et dans l'espèce toutes sont réunies.

Selon l'article 38, 1°, du statut de la Cour permanente de Justice internationale, la Cour applique du droit conventionnel, c'est-à-dire en l'espèce de l'article 15 de la convention judiciaire de Lausanne, lequel renvoie simplement aux règles générales du droit international.

Les principes généraux de l'alinéa 3 de l'article premier du statut de la Cour sont imprécis et l'alinéa 4 vise la doctrine et la jurisprudence comme des moyens auxiliaires; mais ni la doctrine ni la jurisprudence ne suffisent à créer le droit.

Alors il ne reste que la coutume, prévue à l'alinéa 2, dans laquelle il n'y a pas également un esprit qui puisse créer le droit applicable. Enfin on applique l'article 15 de la convention judiciaire de Lausanne ou l'article 38 du statut de la Cour permanente de Justice internationale.

Les sentences divergentes de la Cour de Florence et de la Cour d'Aix dans l'affaire de *l'Ortigia* et de *l'Oncle-Joseph* prouvent les divergences existantes dans le droit maritime.

M. Diéna observe :

« En présence de ces divergences, il est impossible

de supposer l'existence d'une coutume internationale d'après laquelle, en matière pénale, la compétence de l'Etat du pavillon aurait un caractère exclusif de sorte à écarter même une compétence concurrente ou subsidiaire de tout autre Etat. »

Quant aux autres auteurs français, on voit qu'ils ne sont pas unanimes.

Fauchille, Pradier, Fodéré, Travers admettent la compétence du premier port de relâche; d'autres, comme Lyon-Caen et Renault, Vincent et Penaud, reconnaissent que chaque tribunal doit appliquer sa loi nationale sur la compétence.

Dans la sentence du *Costa-Rica Packet*, on constate la compétence exclusive de la loi du pavillon.

Quant à l'affaire Anderson, l'Angleterre proclame la légitimité d'une compétence concurrente.

La sentence du *Costa-Rica Packet* était critiquée par Valéry, parce que d'après la conception de cet auteur, la compétence de la loi du pavillon n'est pas exclusive, comme la compétence exclusive de la loi du pavillon est généralement justifiée par la fiction de la quasi-territorialité des navires en haute mer. Or sur le territoire, la compétence judiciaire des Etats n'est pas exclusive.

Les dispositions de l'article 6 du Code pénal turc se trouvent dans d'autres législations :

Article 6 du Code pénal italien et puis les Codes pénaux norvégien et autrichien, et l'article 7 du Code d'instruction criminelle de la France admet la protection de l'Etat. L'existence de la connexité entre la faute du capitaine turc et celle du lieutenant français

relève incontestablement de la compétence des tribunaux turcs.

Enfin, si la Cour se prononçait en faveur de la compétence exclusive des tribunaux du pavillon, étant donné que la compétence exclusive de la loi du pavillon ne peut se baser que sur la fiction de la quasi-territorialité des navires en haute mer.

Or, le délit pour lequel le lieutenant Demons est poursuivi, a été commis en partie sur le navire français et en partie sur le navire turc.

En cas de délit à distance, le tribunal compétent diffère selon plusieurs systèmes, mais le droit international n'en détermine et n'en impose aucun.

Donc, aucun système ne peut empêcher la Turquie de localiser le délit sur le navire turc.

Bref, la Turquie n'a violé aucun principe du droit des gens (20).

(20) C.P.J.I.C., n° 13-II, pp. 350-369.

CHAPITRE III

L'ARRÊT DE LA COUR.

I. — *Arrêt de la Cour.*

Nous tâcherons d'examiner ici brièvement l'arrêt de la Cour permanente de Justice internationale rendu sous le N° 9. Aux termes du compromis, il incombe à la Cour de statuer sur les questions que nous avons précitées à la page 13.

La Cour statue que « le droit international régit les rapports entre les Etats indépendants ». Les règles de droit liant les Etats procèdent donc de la volonté de ceux-ci, volonté manifestée dans des conventions ou dans des usages acceptés généralement comme consacrant des principes de droit et établis en vue de régler la coexistence de ces communautés indépendantes ou en vue de la poursuite de buts communs. Les limitations de l'indépendance des Etats ne se pré-

sument donc pas. Tout ce qu'on peut demander à un Etat, c'est de ne pas dépasser les limites que le droit international trace à sa compétence; en deçà de ces limites, le titre à la juridiction qu'il exerce se trouve dans sa souveraineté. D'où : La nécessité de chercher si oui ou non, le droit international comporte un principe en vertu duquel il aurait été interdit à la Turquie d'exercer des poursuites pénales contre le lieutenant Démons... La recherche doit se faire au moyen d'un examen des précédents présentant une analogie étroite avec le cas d'espèce, car c'est seulement dans les précédents de cette nature que pourrait se manifester, le cas échéant, l'existence d'un principe général applicable à l'espèce.

En effet, si par exemple, on trouvait que selon la pratique des Etats, la compétence de l'Etat du pavillon n'est pas consacrée comme exclusive par le droit international pour le cas d'abordage en haute mer, il ne serait pas nécessaire de rechercher l'existence éventuelle d'une règle restrictive plus générale car, par rapport à cette règle — à supposer qu'elle existât — l'absence constatée d'une prohibition visant le cas d'abordage en haute mer prendrait l'aspect d'une règle permissive spéciale...

Aucune règle de droit international ne défend à l'Etat dont relève le navire où les effets du délit se sont manifestés, de considérer ce délit comme s'il avait été commis dans son territoire et d'exercer des poursuites pénales contre le délinquant. Cette conclusion ne saurait être tenue en échec que s'il était démontré qu'il y a une règle de droit international coutumier

qui, dépassant le principe sus-énoncé, consacrerait la compétence exclusive de l'Etat du pavillon. Le Gouvernement français s'est efforcé de démontrer l'existence d'une pareille règle... de l'avis de la Cour, cette démonstration n'est pas concluante...

Quant aux précédents, il convient d'observer en premier lieu que, réserve faite pour les cas d'abordage dont il sera parlé plus loin, aucun n'a trait à des délits qui auraient intéressé deux navires battant le pavillon de deux Etats différents, et que, partant, ils ne sauraient avoir beaucoup d'importance dans l'affaire qui est devant la Cour. Le cas du *Costa-Rica Packet* ne fait pas exception, car la pirogue sur laquelle les actes de déprédation avaient eu lieu était à la dérive, sans pavillon ni équipage, et cette circonstance n'a pas été sans exercer une influence, peut-être décisive, sur la conclusion à laquelle l'arbitre est arrivé.

Par contre, il ne manque pas de cas dans lesquels un Etat a fait valoir son droit de poursuivre un délit commis à bord d'un navire étranger et qu'il regardait comme punissable d'après sa législation. C'est ainsi que la Grande-Bretagne a refusé aux Etats-Unis d'Amérique l'extradition de John Anderson, matelot anglais, qui avait commis un homicide à bord d'un navire américain, en alléguant qu'elle ne contestait pas la juridiction des Etats-Unis, mais qu'elle avait le droit d'exercer la sienne concurremment.

Ce précédent, auquel d'autres pourraient être ajoutés, est pertinent malgré la nationalité britannique d'Anderson, pour démontrer que le principe de la

juridiction exclusive du pays du pavillon n'est pas universellement admis...

Pour ce qui a trait aux conventions qui réservent expressément la juridiction exclusive de l'Etat du pavillon, il n'est pas absolument certain que cette réserve doive être regardée comme le maintien du droit commun plutôt que comme la contre-partie de la compétence extraordinaire que ces conventions reconnaissent aux navires d'Etats d'un pays déterminé à l'égard des navires d'un autre pays en haute mer.

A part cela, il y a lieu d'observer que dans ces conventions il s'agit de faits d'un caractère particulier, étroitement liés à la police des mers, tels que traite des esclaves, endommagement de câbles sous-marins, pêche, etc., et non de délits de droit commun. Surtout il y a lieu de rappeler que les délits prévus par les conventions dont il s'agit, ne mettent en jeu qu'un seul navire; on ne saurait donc en tirer aucune conclusion à l'égard de faits qui mettent en présence deux navires et partant deux juridictions d'Etats différents. L'agent du Gouvernement français a appelé l'attention de la Cour sur le fait que les questions de compétence en matière d'abordage, si fréquentes devant les juridictions civiles, ne se rencontrent que très rarement dans la jurisprudence des tribunaux répressifs.

Il en déduit, en fait, que la poursuite pénale ne se présente que devant les tribunaux de l'Etat du pavillon et qu'il y aurait là la preuve d'un consentement tacite des Etat et, partant, l'expression du droit positif en matière d'abordage.

De l'avis de la Cour, cette conclusion n'est pas fon-

dée. Même si la rareté des décisions judiciaires que l'on peut trouver dans les recueils de jurisprudence était une preuve suffisante du fait invoqué par l'agent du Gouvernement français, il en résulterait simplement que les Etats se sont souvent abstenus, en fait, d'exercer des poursuites pénales et non qu'ils se reconnaissent obligés de ce faire; or c'est seulement si l'abstention était motivée par la conscience d'un devoir de s'abstenir que l'on pourrait parler de coutume internationale.

Le fait allégué ne permet pas de conclure que les Etats aient été conscients de pareil devoir... on a cité quelques décisions de tribunaux nationaux... La Cour ne croit pas nécessaire de s'y arrêter. Il lui suffit de constater que la jurisprudence nationale étant ainsi partagée, il n'est guère possible d'y voir un indice de l'existence de la règle restrictive de droit international... En revanche, la Cour croit devoir souligner le fait qu'il n'apparaît pas que les Etats intéressés se soient opposés aux poursuites pénales relatives à des cas d'abordage devant les tribunaux d'un pays autre que celui du pavillon ou qu'ils aient avancé des protestations... Cette circonstance va directement à l'encontre de l'existence du consentement tacite des Etats, en faveur de la compétence exclusive de l'Etat du pavillon, que l'agent du Gouvernement français a cru pouvoir déduire de la rareté des questions de compétence devant les tribunaux répressifs...

En concluant, la Cour considère qu'il n'existe pas de règle de droit international relative aux cas d'abor-

dage, qui réserverait les poursuites pénales à la compétence exclusive de l'Etat du pavillon ...

La Cour constate que dans l'accomplissement de sa tâche de connaître elle-même le droit international... elle a étendu ses recherches à tous précédents, doctrines et faits qui lui étaient accessibles et qui auraient, le cas échéant, pu révéler l'existence d'un des principes du droit international visés par le compromis. Ces recherches n'ont pas abouti à un résultat affirmatif.

En fin de compte, la Cour a considéré le délit d'homicide involontaire causé par le fait de l'abordage comme un délit à distance commis d'un territoire national à un autre et prenant la présomption d'autonomie des Etats, elle est arrivée au résultat de la liberté juridictionnelle d'un Etat, en l'absence d'une règle prohibitive posée d'une manière spéciale dans le domaine du droit et ainsi qu'elle a admis la thèse turque (1).

II. — *Les avis dissidents.*

1. — *L'avis dissident de M. le Juge Loder.*

D'après M. le Juge Loder, le droit international dans son ensemble n'est qu'un droit non écrit et dépourvu de sanctions; il repose sur des convictions générales,

(1) C.P.J.I.A., n° 10, pp. 3-33.

sur l'assentiment des Etats civilisés, membres de la grande famille des Nations, à l'égard des règles, des coutumes et des relations existantes et qu'elles sont tenues de respecter entre elles, quoique non écrites ou confirmées par des conventions. L'ensemble de ces règles peut être modifié, changé, développé suivant les vues d'une majorité considérable de ces Etats, au fur et à mesure de l'évolution de ces convictions générales, mais il me paraît inexact de prétendre que des lois nationales d'une certaine minorité des Etats suffiraient pour les abroger ou pour les changer, comme la Turquie considère sa prétention fortifiée par le fait de l'absence d'une règle prohibitrice du droit international, donc : tout ce qui n'est pas défendu est permis.

Etant donné que l'indépendance et la souveraineté est territoriale, la force obligatoire de la loi nationale ne peut dépasser le territoire national, comme la loi pénale est territoriale et personnelle il en résulte que leur force obligatoire ne peut s'étendre au délit commis par un étranger dans un Etat étranger.

A ce principe, la seule exception que l'on puisse admettre c'est le système de la protection des nationaux, appliqué par la Turquie, parce qu'il n'y aurait aucune règle qui l'interdise, serait la négation du principe; elle n'est pas admise par la majorité des Etats et elle est contraire au droit international.

Il s'agit d'un cas concret d'abordage. La Turquie s'appuyant sur les effets de l'homicide par négligence en partie imputable au lieutenant Demons commis sur le *Boz-Kourt*, prétend localiser le délit sur le susdit navire. Si cela était exact, la compétence de la

Turquie serait conforme au droit international, car le *Boz-Kourt* doit être considéré comme territoire turc.

Mais l'auteur du délit n'ayant pas eu l'intention de nuire au lieu du résultat « la fiction d'assimiler le lieu de l'effet avec celui de l'acte doit être écartée ».

La compétence de connaître la fausse manœuvre n'appartient exclusivement qu'aux autorités nationales de l'auteur. Les fausses manœuvres des deux navires sont indépendantes.

Sur la terre, la stricte territorialité des lois pénales a subi des atténuations, mais en mer, la question ne se pose pas ainsi, étant donné que la loi du pavillon et la loi nationale du délinquant excluent toute autre souveraineté; comme la fausse manœuvre imputée à *Demons* n'est qu'une inobservation de règlements nationaux, pourraient être connus seulement par les tribunaux nationaux. Donc les poursuites intentées par la Turquie sont contraires aux principes du droit international (2).

2. — *L'avis dissident de M. le Juge Lord Finlay.*

Après avoir exposé les faits, lord Finlay prend en considération la question posée à la Cour : La Turquie a-t-elle agi contrairement au droit international? D'une autre façon : Les tribunaux turcs étaient-ils compétents? C'est un cas normal que les délits commis en haute mer ressortent des tribunaux de l'Etat

(2) C.P.J.I.A., n° 10, pp. 34-39.

du pavillon ou bien des tribunaux nationaux de l'agent.

La thèse soutenue par l'agent du Gouvernement turc montrant le délit du lieutenant Demons commis sur le navire turc et par suite, serait de la compétence des tribunaux turcs, territorialement compétents parce que le navire fait partie du territoire de l'Etat, est basé sur une conception erronée de la territorialité des navires.

« Un bateau est un bien meuble, ce n'est pas un lieu. »

Donc, on ne peut, dans la détermination de la compétence en cas d'abordage, appliquer le principe du *locus delicti*; cette compétence dépend des principes du droit maritime.

« La compétence pénale, pour faits de négligence ayant causé une collision, appartient aux tribunaux du pays du pavillon, sous réserve », éventuellement de la compétence des tribunaux nationaux de l'agent.

Dans l'affaire du *Franconia*, la Cour anglaise rejeta la thèse que la Turquie soutient aujourd'hui.

La Turquie justifie sa compétence par l'article 6 de son Code pénal. Chaque Etat, au lieu de donner une compétence à ses tribunaux afin de protéger ses nationaux à l'étranger, doit le faire par sa voie diplomatique.

En outre, le droit des gens ne reconnaît pas une compétence basée sur la protection. « Ce n'est que par convention qu'une pareille compétence pourrait être acquise (3). »

(3) C.P.J.I., A n° 10, pp. 50-58.

IV. — *L'avis dissident de M. le Juge Altamira.*

I. — Il est certain que parmi les principes, les plus reconnus du droit international se trouvent ceux de la territorialité de la juridiction de chaque Etat et de la préférence, sinon de l'exclusivité, de cette même juridiction sur les nationaux.

De tous ces principes que nous énumérons provient une tendance à la protection des nationaux à l'étranger. Les exceptions aux deux principes que nous venons de préciter, sont les délits du droit des gens (piraterie, etc.) et la compétence basée sur la personnalité active; en dehors des exceptions, « le principe de la territorialité du pays d'origine reprend le dessus ».

Les exceptions ne peuvent résulter que du droit international et d'actes positifs dans le domaine international. C'est un fait que les législations nationales ne peuvent créer en aucun cas un droit international, mais elles permettent de constater l'opinion des Etats.

Quant aux précédents invoqués, on trouve ou bien une protestation contre l'application de toute autre juridiction que celle de la nationalité ou du pavillon de la personne inculpée, ou bien la conformité avec ce principe du pavillon.

M. Altamira, après avoir constaté tous les différents cas cités, sauf l'affaire de *l'Ekbatana*, tâche de mettre en évidence la préférence ou l'exclusivité de la compétence de la loi du pavillon pour les faits commis à bord du navire.

Des exceptions apportées à la territorialité qui est un principe observé par la plus grande partie des législations, ainsi que par les précédents, doivent être consacrées par le droit international.

La grande partie des Codes régissant la juridiction des différents Etats visent le système de la protection des nationaux ou de l'universalité, subordonne cette compétence à de très fortes restrictions. Et puis M. Altamira montre que les Etats ont toujours un penchant à restreindre les exceptions à la territorialité.

C'est un fait évident qu'un Etat est libre de légiférer à sa guise sur son propre territoire, pourvu qu'il se soumette au droit international, lorsqu'il veut appliquer ses lois à des étrangers poursuivis pour des faits commis à l'étranger.

Si on admet l'absence d'une règle qui est celle de la juridiction pénale exclusive de la loi du pavillon en cas d'abordage hauturier et international, cela ne prouve pas la liberté des Etats d'appliquer leur loi aux étrangers.

La liberté de chaque Etat « d'imposer sa propre loi de juridiction aux étrangers est et doit être limitée ».

Dans le cas de concurrence, « cette liberté se trouve conditionnée par l'existence du consentement exprès ou tacite des autres Etats et particulièrement de l'Etat étranger en cause ».

« Le besoin du consentement est un principe fondamental du droit international qui se base tout entier sur la volonté des Etats. »

« Pour toutes raisons, je suis porté à conclure que

l'Etat qui, dans les circonstances du cas du *Lotus*, aura agi en voulant imposer, en vertu du principe invoqué de la liberté reconnue à la législation interne, et sans égard au principe du consentement nécessaire, des exceptions nouvelles à un autre principe — dans l'espèce celui de la territorialité — agira à l'encontre du droit international. »

M. Altamira trouve contraire aux droits de la personnalité humaine d'appliquer à un délit involontaire des règles qui seraient convenables pour un délit intentionnel, à plus forte raison dans un cas d'abordage fautif.

M. Altamira n'accepte pas que le droit international se trouve en contradiction avec les droits de la personnalité humaine. Bref, l'action de la Turquie est contraire aux exceptions à la territorialité (4).

4. — *L'avis dissident de M. le Juge Nyholm.*

M. Nyholm considère deux principes comme base au droit international :

- 1° Le principe de la territorialité;
- 2° Le principe de la souveraineté.

D'après le premier principe précité, chaque Etat est le maître sur son territoire.

Le deuxième principe d'après lequel un Etat ne peut pas tolérer l'ingérence d'un autre Etat sur ses propres affaires.

(4) C.P.J.I., A n° 10, pp. 95-107.

Les rapports entre les Etats se réglementent par la convention et par la coutume.

Dans le domaine de droit international la coutume se forme par les actes des Etats pris lors de leurs relations internationales, une commune volonté des Etats et la conscience de la nécessité de ces règles.

Alors il faut donc un certaine action des Etats, cela découle du droit de la souveraineté et de la compétence judiciaires territoriales.

« Le litige actuel, où il s'agit du fait qu'une nation a étendu sa juridiction sur un étranger pour des faits commis par ce dernier dans son propre pays, fournit un exemple d'une infraction réelle au principe de la territorialité. »

Pour légitimer ce fait, il faut un consentement tout exprès des états.

L'article 15 de la convention de Lausanne prescrit simplement l'application du droit international général.

On ne peut prétendre que le délit ait été commis sur le navire turc. Donc on ne peut y localiser le délit.

M. Nyholm se pose la question de savoir si le système de la protection des nationaux est une exception au principe de la territorialité admise par le droit international.

Sur la mer cette exception n'a pas une valeur suffisante et le bateau étant considéré comme territoire de l'Etat, les cas de compétence concurrente sont si rares qu'on peut parler d'une tendance vers une compétence exclusive. La compétence exclusive de la loi du pavillon découle de la liberté des mers, mais lors de

l'abordage on peut considérer les navires comme deux territoires en contact. La plupart des cas, une non-défense, ne permet pas de conclure à une permission et, en l'espèce, c'est contraire au principe de la territorialité qui lui est contesté..

En conséquence, la Turquie « a agi contrairement au principe de la territorialité tel qu'il se trouve être formulé à notre époque ».

La Turquie a suivi un courant législatif moderne auquel s'opposent encore la plupart des Etats; elle a donc agi contrairement aux principes du droit international positif (5).

5. — *L'avis dissident de M. le Juge Moore.*

Le vote sur l'arrêt actuel dans son ensemble, ainsi que l'indique le texte même de l'arrêt, était de six contre six; et la Cour étant ainsi également partagée, le président a fait usage, en vertu de l'article 55 du statut, de sa voix prépondérante, faisant de la sorte prévaloir le jugement tel qu'il est rédigé.

« J'étais l'un des six dissidents; mais, dès le début, je désire déclarer que mon dissentiment était uniquement fondé sur le rapport de l'affaire pendante avec l'article 6 du Code pénal turc, lequel j'étudierai en son temps. Je suis d'accord avec l'arrêt de la Cour lorsqu'il expose qu'il n'y a pas de règle de droit international en vertu de laquelle la compétence de con-

(5) C.P.J.I., A n° 10, pp. 59-64.

naître au criminel d'une collision en mer qui cause mort d'homme, appartient exclusivement au pays d'où ressort le navire qui a causé le dommage ou à l'aide duquel le dommage a été causé; de la sorte il y a pour l'arrêt sur la question telle que la pose le compromis, une majorité définitivement établie de sept contre six.

« Mais étant donné que je suis arrivé à mes conclusions, et sur la question générale et sur le point particulier à propos duquel mon avis diffère de celui de la Cour, par une méthode de raisonnement quelque peu indépendante, j'estime qu'il est de mon devoir de donner un avis séparé. »

M. Moore, après avoir exposé les faits, examine les travaux préparatoires de la conférence de Lausanne et conclut que l'article 15 n'a pas besoin d'une interprétation.

L'article 15 signifie que la Turquie jouit de ses droits souverains dans les limites du droit international.

Ensuite M. Moore critique le point de vue du Gouvernement français de savoir que le droit international interdit à un Etat d'exercer des poursuites telles que celles intentées par la Turquie.

« Il m'est impossible de me rallier à une négation aussi illimitée du droit pour un Etat indépendant, de protéger, en poursuivant le criminel, des personnes qui se trouvent volontairement dans son propre territoire, ses bateaux et la vie de leurs passagers lorsqu'ils se trouvent hors des eaux territoriales, contre des délits commis et consommés sur lesdits bateaux

par des personnes à bord d'un navire d'une autre nationalité. »

M. Moore s'appuie, au cours de son avis dissident, sur les principes suivants :

1° Un Etat exerce sur son territoire une juridiction absolue et exclusive.

2° Les tribunaux appliquent aux actes commis sur le territoire national la loi nationale qui les a créés.

3° Les étrangers sont soumis à la loi locale, sauf s'ils sont aux bénéfices d'immunités spéciales ou si la législation locale est contraire au droit international.

4° La navigation en haute mer est libre pour tous les Etats, sans intervention possible de la part d'un autre Etat, sauf piraterie ou cas spécial de légitime défense.

5° Un navire en haute mer est considéré comme partie du territoire national et il n'y a pas de raison d'admettre que la juridiction d'un Etat s'exerce différemment sur son navire que sur son territoire.

« L'application du principe de juridiction absolue et exclusive sur terre n'empêche pas qu'un Etat puisse punir un acte commis sur son propre territoire par un individu qui, au moment de l'acte, se trouvait dans un autre Etat.

« Il n'y a pas d'Etat qui ne reconnaisse semblable droit de punir. »

Si on n'admet pas qu'un Etat a le droit de punir un acte consommé sur son navire, par un individu ne se trouvant pas sur ce navire, créera pour conséquence que « le principe de territorialité, lorsqu'il

s'applique aux navires de haute mer, jouerait au seul bénéfice du navire par lequel ou par le moyen duquel le crime a été commis » et que son application aurait « en mer des limites auxquelles il n'est pas astreint sur terre ».

Par exemple, la répression universelle de la piraterie confirme ce point de vue.

Ensuite M. Moore examine l'affaire Anderson, dans laquelle, éminent juriste, remarque que le Gouvernement américain, en déclarant que les tribunaux de l'Etat du pavillon ont une exclusive compétence pour connaître des faits commis à bord, a oublié que tout Etat punit ses nationaux pour des faits commis à l'étranger ou sur des navires étrangers. Par ailleurs, cette affaire montre que le droit international admet pleinement le principe d'une juridiction concurrente.

Il est universellement admis que le droit international admet la compétence de l'Etat sur le territoire duquel le résultat s'est fait sentir, si l'agent pénètre sur ce territoire.

Dans l'affaire du *Franconia*, M. Moore touche à deux points essentiels :

1° La discussion de l'étendue des droits de l'Angleterre sur ses eaux littorales.

2° La question de localisation du délit à distance au lieu du résultat, à savoir sur le navire britannique.

La jurisprudence anglo-américaine a admis la localisation des délits à distance au lieu du résultat, du moins pour les délits intentionnels.

Sur l'affaire du *Costa-Rica-Packet*, M. Moore remarque à ces points :

Ou bien la pirogue devait être considérée comme étant un navire et, dans ce cas, la solution de l'arbitre est contraire à la loi du pavillon, invoquée par lui-même puisque le vol a eu lieu sur la pirogue; ou bien celle-ci n'était qu'une épave et le précédent du *Costa-Rica-Packet* n'a aucune pertinence pour l'affaire du *Lotus*.

Dans le cas de l'*Oncle-Joseph* et de l'abordage de l'*Ekbatana* et du *West-Hinder*, M. Moore ne s'arrête pas trop, puisqu'ils ne donnèrent lieu à aucune discussion diplomatique.

Mais l'argument de l'agent français, que la qualité de bateau public du *West-Hinder* lui créerait une situation spéciale, doit être écartée, car cette seule qualité ne peut donner à l'Etat du pavillon du navire public une juridiction quelconque sur des navires étrangers en haute mer.

Par ailleurs, la compétence des tribunaux du pavillon, lésée en haute mer par le fait d'un navire étranger, est celle qui assure le mieux la sécurité de la navigation; et les avantages d'une poursuite intentée le plus près du lieu du sinistre sont indéniables. Ce sont là des raisons d'opportunité non négligeables.

D'après M. Moore, le système de la protection doit être repoussé.

Un Etat peut connaître des délits de ses ressortissants commis à l'étranger; mais la question n'est pas la même, car dans ce cas la question ne se pose qu'entre le ressortissant et son propre gouvernement et aucun autre gouvernement n'est fondé à s'y immiscer.

Enfin M. Moore conclut :

Pour ces raisons, je suis d'avis que les poursuites pénales en l'affaire actuellement soumise à la Cour, pour autant qu'elles étaient fondées sur l'article 6 du Code pénal turc, sont en contradiction avec les principes suivants du droit international :

1° Un Etat jouit, sur son territoire national, de pouvoirs exclusifs de juridiction.

2° Les étrangers voyageant dans un pays sont soumis à la législation de ce pays et doivent s'en remettre aux tribunaux de ce pays pour leur protection judiciaire.

3° Un Etat ne saurait légitimement revendiquer le droit de punir des étrangers pour de prétendues infractions à des lois auxquelles ils n'étaient, au moment de l'accomplissement du prétendu délit, en aucune façon soumis (6).

6. — *L'avis dissident de M. le Juge Weiss.*

Après l'abolition des capitulations par le traité de Lausanne, la Turquie est devenue l'égale des autres nations sans autre souverain que le droit international, et c'est la soumission à ce droit que constate la convention judiciaire.

La Turquie a adopté sa compétence sur l'article 6 du Code pénal, mais cet article ne se suffit pas à lui-même, il doit être complété par les principes du droit international.

(6) C.P.J.I., A n° 10, pp. 65-94.

Sur l'article 15 de la convention de La Haye, M. Weiss fait cette remarque :

« Sans attribuer aux travaux préparatoires en pareille matière une valeur qui pourrait être contestée. »

La Turquie a invoqué sa souveraineté qui est illimitée tant que ni le droit conventionnel, ni le droit coutumier ne la limite.

M. Weiss considère que la Turquie a donné à son droit de souveraineté une application démesurée.

Tout Etat appuyant sur sa souveraineté peut invoquer sa compétence pour connaître des délits commis sur son territoire. Mais hors des frontières « les droits de police et de juridiction » de l'Etat n'imposent plus.

La jurisprudence des Etats-Unis, l'Angleterre et jadis la France, admettait le principe de l'absolue et exclusive territorialité.

La juridiction pénale d'un Etat a pour assise et pour limite l'étendue du territoire sur lequel cet Etat exerce sa souveraineté.

Le principe de la liberté de la haute mer a pour conséquence qu'on prolonge sur les navires de commerce en haute mer la compétence des autorités de l'Etat dont ils portent le pavillon.

Puisqu'il n'y a pas en l'espèce de loi territoriale, seule la loi nationale, la loi du pavillon doit frapper le lieutenant Demons pour un fait délictueux commis en pleine mer.

La Turquie justifie sa compétence appuyant sur le système de protection de l'Etat sur ses nationaux

même à l'étranger. Ce système n'est pas contraire au droit international, mais il reste en dehors de ce droit.

Seulement ce système est contraire à la pratique maritime.

M. Weiss n'accepte pas la localisation du délit au lieu du résultat, c'est-à-dire sur le *Boz-Kourt* : donc sur le territoire turc.

C'est sur le navire abordeur que le délit doit être localisé.

La connexité est étrangère aux relations internationales.

Enfin M. Weiss s'arrête sur deux principes de droit international.

1. Le principe de la souveraineté des Etats, limité au territoire;

2. Le principe de la liberté de la haute mer et celui de la loi du pavillon.

M. Weiss déclare que la Turquie, en contrevenant à ces deux principes essentiels du droit international, a agi contrairement à l'article 15 de la convention judiciaire de Lausanne (7).

(7) C.P.J.I., A n° 10, pp. 40-49.

CHAPITRE IV

RÈGLE RÉSULTANT DE L'ARRÊT DU « LOTUS » EN MATIÈRE D'ABORDAGE INTERNATIONAL FAUTIF EN HAUTE MER.

LES OPINIONS SUR L'ARRÊT DE LA COUR PERMANENTE DE JUSTICE INTERNATIONALE

I. — *Règle résultant de l'arrêt du Lotus en matière d'abordage international fautif en haute mer.*

La Cour, par son arrêt rendu, arriva à la conclusion qu'il n'existe pas une règle en droit international relative à l'abordage qui réserverait les poursuites pénales à la compétence exclusive de l'Etat du pavillon, lorsque l'abordage provient entre deux navires appartenant à deux Etats différents, comme dans le cas du *Lotus*; la conclusion de la Cour s'explique facilement, car dans ce cas l'abordage met en présence deux juridictions d'Etats différents.

Dans l'abordage pénal, il y a un acte manifesté : acte initial à bord d'un des navires (comme négligence ou imprudence), et il y a un effet produit sur l'autre navire; la Cour constate entre ces deux éléments une indivisibilité juridique absolue. Une fois ces éléments séparés, le délit n'existe plus.

On considère que chacun des deux Etats puisse exercer sa juridiction et que cette juridiction s'étend

au fait tout entier. Alors on se trouve en présence d'un cas de juridiction concurrente.

La Cour admit les principes généraux d'après lesquels les actes délictueux commis sur des navires en haute mer peuvent donner lieu à l'exercice d'une juridiction autre que celle de l'Etat du pavillon.

M. le professeur Gidel, après avoir accepté cette solution théoriquement logique, fait une critique sur la question de savoir comment cette solution provoquerait des difficultés incessantes, les commandants ou officiers des navires auxquels pourrait être imputé un abordage fautif ayant entraîné blessure ou mort, se trouveraient à la merci de poursuites de la part des Etats dont les victimes de l'abordage seraient ressortissantes, et cela alors même que leur juridiction nationale aurait définitivement apprécié leur conduite en ce qui concerne cet abordage. Si bien que, non poursuivis ou acquittés ou ayant purgé leur peine dans l'Etat du pavillon, ces officiers pourraient se trouver arrêtés lors d'une escale dans un port du pays de l'une des victimes et être l'objet de poursuites ou de mesures d'exécution du jugement déjà prononcé par les autorités de ce pays. On comprend l'émotion qui s'est emparée des milieux maritimes après l'arrêt du *Lotus* et on conçoit que la question ait été mise à l'étude soit par les organisations syndicales et professionnelles de navigateurs, soit par le Bureau international du Travail.

De plus, parmi les compétences concurrentes, on ne saurait, pas plus en matière d'abordage pénal que pour les autres actes délictueux, approuver la com-

pétence du port de refuge et ce pour les raisons données plus haut.

En somme, dit M. le professeur Gidel, dans la matière de l'abordage pénal, on est amené à conclure que la compétence exclusive de l'Etat du pavillon du navire présumé fautif est un système à rejeter, mais que le concours des compétences ne devrait pas pouvoir s'exercer au profit d'autres Etats que les Etats du pavillon de chacun des navires entrés en collision, lesquels sont compétents en vertu de l'indivisibilité des éléments de l'infraction à la loi pénale que constitue l'homicide par imprudence.

Quant à la localisation de l'infraction, c'est une question qui encombre inutilement la discussion. Querelles byzantines en vérité que de savoir si les victimes de l'abordage doivent être tenues comme ayant passé de vie à trépas sur le navire abordeur ou sur le navire abordé ou dans l'eau.

Le bon sens ne s'attarde pas à ces questions; il considère seulement que l'infraction à la loi pénale consiste dans l'homicide survenu; que cet homicide a été le résultat d'actes délictueux, doit pouvoir s'appliquer à la fois à la manifestation initiale et aux effets de l'activité délictueuse.

A cela se réduit le problème de l'abordage pénal en haute mer :

Ses données conduisent nécessairement à la compétence concurrente des juridictions des Etats de chacun des navires entrés en collision. Mais, c'est là une solution pratiquement inadmissible. Si bien que, de l'affaire du *Lotus*, se dégage l'opportunité de soumettre

la compétence en matière d'abordage à des dispositions catégoriques (conventions ou codification) et peut-être mieux encore de soumettre la juridiction en cette matière à des tribunaux particuliers.

La 17^e Conférence du Comité maritime international, qui s'est tenue à Anvers (août 1930) a chargé le bureau permanent de nommer une commission ayant pour mandat de préparer un projet de convention destiné à être soumis à la prochaine conférence (1).

II. — *Les opinions sur l'arrêt de la Cour permanente de Justice internationale.*

1. — *L'opinion de M. le professeur Donnedieu de Vabres.*

M. Donnedieu de Vabres considère la protection des nationaux comme contraires au droit international. Après avoir montré les inconvénients techniques et moraux du système, il ne touche pas à sa légitimité internationale.

Quant à la localisation des délits à distance, M. Donnedieu de Vabres défend la thèse de la localisation au lieu de commission de l'acte, et n'accepte pas la protection des nationaux et que la localisation des délits puisse justifier la compétence des tribunaux turcs.

Sur la question de l'indivisibilité, l'éminent professeur considère que les faits imputés aux deux officiers

(1) GIDEL. — *La mer*, tome I, partie I, livre III, p. 278.

sont indivisibles parce qu'ils constituent une seule infraction pénale. « L'unité du résultat crée l'unité du délit. »

La jurisprudence française montre souvent que la connexité ou l'indivisibilité, entre un fait commis à l'étranger par un étranger avec un fait commis en France, entraîne la compétence des tribunaux français.

M. Donnedieu de Vabres prenant la défense de ce système veut que le juge saisi appliquât la loi nationale du délinquant.

Enfin l'exercice par un Etat sur son territoire de ses pouvoirs de juridiction à l'égard d'un fait commis sur le territoire d'un Etat étranger, même par un étranger, ne peut porter atteinte à la souveraineté de cet Etat étranger (2).

2. — *L'opinion de M. le professeur Roux.*

« Il est permis tout d'abord de regretter que la Cour de justice n'ait pas jugé à propos de se faire fournir par les hautes parties en cause un état détaillé des faits qui ont amené la perte du navire charbonnier turc *Boz-Kourt* et la mort de plusieurs marins ou passagers de ce navire ; car cette précision ne pouvait manquer d'exercer une certaine influence sur la solution, si dans la collision qui était intervenue, la qualité de navire abordeur appartenait exclusivement au

(2) L'affaire du *Lotus* et le droit pénal international.
R.D.I. 1928-1, pp. 135-165.

navire turc, si celui-ci par la négligence, l'impéritie, ou tout autre cause imputable à son capitaine, s'était présenté à l'avant du *Lotus*, il paraît bien difficile d'admettre, même en admettant la fiction de territorialité attribuée par la Cour aux navires de commerce naviguant en pleine mer, que le lieu du délit se trouvait sur un territoire relevant de la compétence des juridictions turques.

« Dans cette éventualité, l'abordage aurait été commis contre le *Lotus*, c'est-à-dire, en suivant le raisonnement de la Cour, sur un territoire français. »

M. Roux n'admet pas la fiction de la quasi-territorialité des navires, et n'accepte pas non plus le système de la protection dans le cas où celui-ci devrait justifier une compétence concurrente.

Enfin M. Roux considère que « le principe de la compétence universelle (ou quasi universelle) » consacré par l'article 6 du Code pénal turc serait en contradiction avec la conception actuelle du droit international.

Le principe de la compétence universelle serait en contradiction avec le principe supérieur du droit, selon lequel aucun délinquant ne peut être distrait de son juge naturel.

Or ce principe se trouverait violé dans le cas d'une poursuite fondée sur la nationalité de la victime ou sur l'universalité (3).

(3) *Revue internationale du droit pénal*, 1927, n° 4, pp. 326-331.

3. — *L'opinion de M. Charles de Visscher.*

M. de Visscher critique l'arrêt N° 9 de la Cour permanente de justice internationale.

Selon cette critique, l'arrêt et les avis dissidents font preuve de la divergence même au sein de la cour où les partisans du droit naturel considèrent la conviction juridique universelle comme une source du droit international, et d'autre part les positivistes n'admettent aucune règle qui n'émane pas d'une manifestation de la volonté des Etats.

L'intérêt de chaque Etat exigerait, selon M. de Visscher, que la compétence de la loi de chaque pavillon fût exclusive (4).

4. — *L'opinion de M. le professeur de La Pradelle.*

M. le professeur de La Pradelle, après avoir étudié le fait créé par l'abordage du *Lotus*, fait une constatation sur les thèses des deux parties, et puis examine la territorialité ou la soi-disant territorialité du navire.

« La vérité, c'est que, se trouvant dans un lieu qui est la haute mer, le navire réunit dans une sorte de véhicule un certain nombre de personnes qui cherchent une loi qui leur soit commune, afin d'établir

(4) DE VISSCHER. — *Justice et médiation internationale*, pp. 41-50.

une solution des rapports de droit qui peuvent se former entre elles. Mais c'est seulement en ce qui concerne les rapports de droits qui se forment entre ces personnes, c'est-à-dire à l'intérieur du navire, que peut jouer le principe en vertu duquel c'est la loi du pavillon qui continue à dominer sur ce navire. C'est une règle qui existe pour les faits intérieurs, ce n'est pas une règle qui soit applicable aux faits extérieurs. Dès lors il n'y a dans la raison, ainsi donnée par la Cour, pour ne pas traiter du premier argument français, aucune considération de caractère décisif. »

M. le professeur de La Pradelle critique la Cour de ne pas se prononcer sur la valeur internationale du système de la personnalité passive. Elle l'a considérée comme indifférente à la solution du *Lotus*.

L'éminent professeur considère inutile de revenir sur la question de savoir si le navire ne constitue pas un territoire, mais un groupe de personnes liées par un lien que nous allons déterminer tout à l'heure, qui traverse des espaces où il n'existe aucune souveraineté. Peut-on dire que la situation est la même lorsqu'il existe une souveraineté ou lorsqu'il n'existe aucune souveraineté ? L'argument, sans doute, est celui-ci :

« Puisqu'un Etat exerce légitimement sa juridiction sur des faits qui se sont passés à l'étranger, sur un territoire de souveraineté, à plus forte raison doit-il être compétent pour exercer cette même juridiction qui n'entre en conflit avec l'exercice d'aucune autre souveraineté territoriale. »

M. de La Pradelle trouve fausse et irréelle la terri-

torialité du navire et insiste pour déterminer ce qu'est exactement le navire de commerce.

« Il n'est pas un territoire, dit M. de La Pradelle, il est tout simplement une certaine association, association temporaire de passagers avec une association permanente d'hommes d'équipage; le tout sous une certaine autorité : celle du capitaine qui, lui-même, se trouve sous une certaine loi : celle de l'Etat du pavillon, et sous une certaine responsabilité internationale. Voilà, à mon sens, quelle était exactement la situation », dit M. de La Pradelle, et trouve que toute l'argumentation de la Cour, en la circonstance, semble inopérante.

L'éminent professeur, après avoir montré la force de l'exclusivité de la loi du pavillon, rejette d'une manière catégorique toute juridiction concurrente, parce qu'il n'accepte pas l'immixtion dans un organisme discipliné, d'un autre ordre de discipline.

M. de La Pradelle continue :

« On nous présente comme égale, après avoir fait des deux navires un territoire, la concurrence de la loi de l'abordeur et de celle de nationalité de la victime. Profonde erreur ! Ce serait des compétences égales si elles étaient à raison d'un lieu; or ce ne sont pas des compétences à raison d'un lieu; savoir le territoire de l'Etat du pavillon, c'est une compétence en raison de ce que l'auteur est sous une certaine discipline, n'est pas du même niveau, du même degré que la loi qui s'applique au titre du simple lieu. Cela est surtout vrai lorsqu'il s'agit d'un acte qui est accompli par un membre de l'équipage dans l'exercice même

de son activité professionnelle qui est la direction du navire. »

En ce qui concerne la formation de coutume, M. de La Pradelle formule son point de vue avec une clarté parfaite.

« J'ajoute, quant à moi, dit M. de La Pradelle, que ce n'est pas le tribunal international qui, par sa jurisprudence, peut former la coutume, ce ne peut être qu'une décision de l'exécutif ou un acte du législatif, en un mot un fait du Gouvernement, qui peut réellement former la coutume internationale. »

En finissant ses critiques sur l'arrêt de la Cour, M. de La Pradelle rejette une fois de plus toute juridiction concurrente en matière d'abordage et considère la force d'une loi unique, unanimement reconnue lorsqu'il s'agit des abordages : La loi du pavillon.

Bref, M. de La Pradelle critique la Cour comme n'ayant pas aperçu la vérité (5).

(5) M.-A. DE GOUFFRE DE LA PRADELLE, 1937. — *La mer*, pp. 311-333.

CHAPITRE V

LA JURISPRUDENCE NATIONALE EN MATIÈRE D'ABORDAGE EN HAUTE MER

I. — *L'abordage de l'Oncle-Joseph par l'Ortigia.*

En 1880, un navire français, *l'Oncle-Joseph*, appartenant à la Compagnie Valéry, de Marseille, fut abordé par *l'Ortigia*, navire italien de la Compagnie postale Florio, en Méditerranée, à la hauteur de la Spezzia, c'est-à-dire en haute mer.

L'Oncle-Joseph a coulé, entraînant avec lui tous les membres de son équipage.

L'Ortigia, après avoir vainement essayé de secourir les naufragés, aborda à Livourne, où les autorités italiennes ouvrirent une enquête et quelques jours après les commandants des deux navires sont comparus devant le tribunal correctionnel de Livourne, sous prévention d'avoir par impéritie ou négligence causé la perte de *l'Oncle-Joseph* et la mort de plus de 200 personnes.

Le 24 juin 1881, le tribunal correctionnel de Livourne imputa cet abordage fautif à l'unique imprudence du capitaine français Renucci.

La Cour d'appel de Lucques a confirmé ce juge-

ment et le recours fait par le capitaine français fut définitivement rejeté par l'arrêt rendu le 22 avril 1882 de la Cour de cassation de Florence.

Renucci fut condamné à 4 mois de prison, 2 mois de suspension de son grade et aux dommages-intérêts envers les parties demanderesses (1).

Les assureurs français profitèrent de l'établissement de la compagnie italienne Florio à Marseille, pour l'assigner devant le tribunal de commerce de cette ville.

Le tribunal de Marseille décida que la perte de l'*Oncle-Joseph* était imputable à une fausse manœuvre de l'*Ortigia* et condamna le capitaine Paratore et les armateurs de l'*Ortigia* à de très gros dommages-intérêts.

La Cour d'Aix, par son arrêt rendu le 24 mars 1885, a confirmé cette décision.

Voici une partie de l'arrêt de la Cour d'Aix :

« Attendu qu'il convient donc d'examiner si le tribunal correctionnel de Livourne était compétent;

« Attendu que le contraire est certain, que le prétendu délit ayant été commis en pleine mer, sous pavillon français, Renucci n'était pas justiciable du tribunal de Livourne, et ce, nonobstant l'article 435 du Code de la Marine marchande du Royaume d'Italie, qui est exclusivement applicable aux navires et aux marins de ce royaume;

« Attendu qu'il y a lieu de constater surabondamment que le jugement du tribunal de Livourne serait

(1) CLUNET, 1885, pp. 286-289.

attentatoire aux droits de l'autorité française ayant prononcé contre Renucci une peine exclusivement applicable aussi aux officiers qui tiennent leurs pouvoirs de l'autorité italienne (2). »

La sentence de la Cour de Florence contient les matières civile et pénale à la fois. C'est une solution nationale donnée à un conflit de droit international.

Dans son arrêt la Cour d'Aix a discuté la question de l'autorité de la chose jugée conformément aux dispositions des traités de 1760 et 1860, entre la France et l'Italie, sur l'exécution, dans un de ces pays, des jugements rendus par les tribunaux de l'autre.

En outre, on a discuté la compétence du tribunal italien en regard des principes du droit international, sa propre compétence en regard du droit des gens, etc.

La Cour d'Aix pouvait contester la compétence pénale des tribunaux italiens de connaître du délit de l'officier français et en même temps admettre sa propre compétence de connaître au civil du quasi-délit de l'officier italien.

La Cour d'Aix prononçant pour sa propre compétence civile, elle admettait que cette compétence était conforme au droit des gens.

En outre, la Cour d'Aix, en se basant sur des considérations de droit pénal, contestait la compétence civile des tribunaux italiens.

« Puisque la légitimité de la compétence civile des tribunaux italiens était affirmée par la Cour d'Aix elle-même, la sentence italienne devait avoir autorité

(2) CLUNET, 1885, pp. 288-289.

de chose jugée en France en vertu des conventions entre ces deux pays. Et la compétence civile était la seule chose que la Cour française pouvait examiner, c'est-à-dire que le dispositif de la Cour d'Aix est en contradiction avec les principes mêmes énoncés dans cet arrêt (3). »

M. Diéna fait l'observation suivante :

« Dans les considérations de cet arrêt on remarque que la jurisprudence italienne, en application de l'article 435 du Code italien pour la marine marchande (lequel attribue compétence pour les délits maritimes commis en cours de navigation à l'autorité du pays ou en premier lieu dans le royaume abordé par le navire) a toujours admis que le tribunal compétent à connaître des causes de l'abordage est celui du premier port où arrive le navire abordé, ou celui du port où arrive l'équipage si le navire abordé est coulé et que cela a lieu sans qu'on ait à distinguer suivant la nationalité des navires ou celle de leur capitaine (4).

M. Basdevant dans la thèse française soutenue devant la Cour permanente de justice internationale donne une interprétation à la sentence de la Cour d'Aix :

« Je pense que, lorsqu'il s'agit d'interpréter un texte italien, la Cour a eu la sagesse de s'incliner devant l'interprétation donnée par des juges italiens (5). »

La Cour d'Aix prétendait discuter la valeur internationale de la loi italienne.

(3) Henri WALTER. — *Abordage hauturier*, p. 115.

(4) DIÉNA. — C.P.J.I.C., n° 13-II, p. 358.

(5) C.P.J.I.C., n° 13-II, p. 57.

C'est sur ce point que M. Noël Henri fait la remarque suivante :

« Les tribunaux d'un Etat ne s'arrogent pour ainsi dire jamais le droit de réviser l'interprétation donnée à la loi d'un autre Etat par les juges de cet Etat; ils s'en tiennent à l'acte d'exécution. Parfois, cependant, ils recherchent si l'acte est conforme au droit des gens. »

C'est ce qu'a fait la Cour d'Aix. Elle a estimé que le Code italien, étant donné le principe de la compétence exclusive des tribunaux de l'Etat du pavillon, ne pouvait s'appliquer qu'à des Italiens. Sa formule ne peut avoir d'autre objet que de ménager les susceptibilités de la souveraineté italienne (6).

Bref, en prononçant au civil, la Cour d'Aix a contesté aux tribunaux italiens la compétence civile qu'elle s'arroe pour elle-même.

De plus, il fait l'interprétation erronée d'une loi étrangère et tombe dans l'erreur de juger la valeur internationale d'une loi étrangère.

II. — *L'abordage du West-Hinder par l'Ekbatana.*

La question se posait du fait de l'abordage du *West-Hinder*, navire de l'Etat belge affecté à un service public : la sûreté de la navigation dans la mer du Nord; par *l'Ekbatana*, navire allemand, au cours de la nuit du 14 au 15 décembre 1912.

(6) Le *Lotus* à la Cour de La Haye. *Revue de droit international*, p. 108, note 152, 1928.

Nous nous permettrons de citer l'arrêt de la Cour de Bruges, rendu le 21 février 1914 :

« Le tribunal, sur la compétence, vu les termes de la prévention :

« Attendu que le ministère public, déterminant d'une manière plus précise la portée de la prévention, a soutenu, à l'audience, le système suivant :

« L'*Allège Minnie*, remorqué par le vapeur allemand *Ekbatana*, a abordé le bateau-phare belge *West-Hinder*, par suite de la mauvaise direction que le prévenu, capitaine de l'*Ekbatana*, a donnée à celui-ci.

« L'abordage a eu pour conséquence que tout l'équipage du *West-Hinder*, composé de dix hommes, a été, en l'espace de quelques instants, englouti dans les flots.

« Les faits se sont passés à 30 kilomètres de la côte belge, par conséquent dans la mer du Nord, au point de vue géographique, et dans les eaux mondiales, au point de vue du droit international.

« Le *West-Hinder* doit être considéré comme un navire de l'Etat belge affecté à un service public : La sûreté de la navigation dans la mer du Nord.

« En cette qualité de navire public, le *West-Hinder* jouit du privilège de l'exterritorialité, par une fiction applicable en l'espèce, en effet; un navire ayant ce caractère constitue une partie de son territoire. En conséquence, quel que soit le lieu où le délit a pris naissance, il a eu son effet et s'est parachevé en territoire belge; en effet, l'objectivité du délit domine toute la question de la compétence...

« Attendu que le prévenu conteste la compétence du tribunal de Bruges, notamment par les motifs suivants :

« I. — Le *West-Hinder* ne constitue pas un navire.

« II. — La fiction de l'exterritorialité, qui par son caractère exceptionnel, doit être interprétée dans un sens étroit ne peut être étendue à d'autres navires qu'aux navires de guerre.

« III. — Les délits mis à la charge du prévenu auraient été commis à bord de l'*Ekbatana*, donc en pays étranger; ils échappent donc à la connaissance des tribunaux belges.

« Attendu qu'il y a lieu d'observer avant tout que la prétendue collision entre *L'Allège Minnie* et le *West-Hinder* aurait eu lieu à 30 kilomètres de la côte belge, soit hors des eaux territoriales belges...

« Attendu qu'en vertu d'un principe de droit international, non moins incontesté, tous les navires, sans distinction, constituent une extension du territoire du pays auquel ils appartiennent et sont soumis en haute mer, à la juridiction de leur pays.

« Attendu que, par conséquent, il ne peut être question, dans l'espèce, des « immunités » dont le droit international, par extension du principe d'exterritorialité, fait application dans certains cas particuliers, comme en matière d'ambassades en pays étrangers, ou de navires de guerre en eaux étrangères;

« Attendu qu'en effet le mot même « immunité » fait supposer que le droit d'un pays est en conflit avec le droit d'un autre pays, ce qui n'est pas possible, en

pleine mer, où les faits se sont passés, dont les eaux sont essentiellement libres.

« I. — Attendu que le *West-Hinder*, bien que destiné spécialement à servir de signal flottant, était en réalité un navire, dont il avait la forme, des éléments constitutifs essentiels et l'organisation.

« II. — Attendu que ce navire avait été placé par l'Etat belge dans la mer du Nord pour assurer la sûreté de la navigation le long des côtes belges, principalement dans l'intérêt du commerce belge, et que son établissement avait été annoncé à l'étranger à la date du 6 avril 1866, par les soins du ministre des Affaires étrangères.

« Qu'il s'ensuit que ce navire doit être considéré comme un navire destiné à un service de sécurité publique.

« Qu'en cette qualité, il représentait une partie de la puissance de l'Etat et il constituait, à plus forte raison qu'un navire ordinaire, ce que certains auteurs ont appelé une partie flottante de son pays d'origine, de telle sorte que même si le *West-Hinder* n'était pas à proprement parler un navire, encore devrait-il être considéré comme une extension du territoire belge.

« III. — Quant au point de vue de savoir si le délit mis à la charge du prévenu a été commis à bord du *West-Hinder* :

« Attendu que ce délit se compose de deux éléments essentiels :

« 1° Le fait d'imprudence à bord de l'*Ekbatana*;

« 2° De la mort de l'équipage du *West-Hinder*; que

sans la réunion de ces deux éléments, il n'existe pas de délit;

« Attendu que, d'après les faits de la prévention, les fausses manœuvres ordonnées par le prévenu ont été la cause directe de la collision entre l'*Allège Minnie* et le *West-Hinder*; que par conséquent les derniers faits se sont produits sur le territoire belge où le délit s'est consommé.

« Attendu qu'il s'ensuit que les tribunaux allemands et belges apparaissent bien comme également compétents *ratione loci* pour connaître des faits, d'après ce que l'on considère : soit les mesures prises par le prévenu, soit l'objectivité du délit, puisque, dans chacun de ces pays, un des éléments essentiels du délit se serait réalisé.

« Attendu qu'à côté de l'indivisibilité juridique de ces deux éléments, à un autre point de vue, il existe entre tous ces faits, les premiers, directement volontaires, les seconds, implicitement volontaires (parce que le prévenu aurait tout au moins dû les prévoir), un lien moral qui les rend également indivisibles et comporte à titre égal la compétence des tribunaux belges et allemands.

« Attendu, il est vrai, qu'il a été jugé en Belgique, relativement à l'article 418 du Code pénal, que le tribunal compétent en Belgique est celui du lieu où les faits imprudents ont été commis.

« Attendu néanmoins, qu'il importe de remarquer :

« Qu'il ne résulte pas nécessairement de ces deux arrêts que dans l'espèce il ne doit pas être tenu

compte du lieu où la faute commise aurait produit ses effets.

« Qu'en effet, dans les deux cas, les faits d'imprudence avaient été commis sur le territoire belge, mais avaient eu leurs conséquences en territoire étranger; que, par conséquent, nul doute que les tribunaux belges fussent également compétents.

« 2° Que,

« Par ces motifs, le tribunal se déclare compétent, renvoie l'affaire au 23 mai prochain pour l'examen du fond (7). »

Entre les jurisprudences nationales que nous avons exposées plus haut, il y a une différence, surtout au point de vue de la forme.

La Cour belge, dans son arrêt, a su tenir compte d'une clarté d'expression.

Au contraire, la Cour d'Aix confond toutes les questions.

(7) CLUNET, 1914, pp. 1328 et suiv. *Revue internationale de droit pénal*, 1928-II, pp. 230-234.

DEUXIEME PARTIE

CHAPITRE PREMIER

LA HAUTE MER.

LA LIBERTÉ DE LA HAUTE MER

LES CONDITIONS JURIDIQUES DES NAVIRES MARCHANDS

EN HAUTE MER

I. — *Définition de la haute mer.*

La haute mer se définit par opposition à la mer territoriale. Elle comprend donc tous les espaces maritimes qui se trouvent au delà de la limite vers le large des eaux territoriales (1).

II. — *La liberté de la haute mer.*

Le régime juridique de la haute mer est caractérisé par l'idée de liberté, d'où l'emploi fréquent de l'ex-

(1) GIDEL. — *La mer*, tome I, p. 125.

pression : Mer libre; comme synonyme de l'expression : haute mer (2).

Le régime de la liberté de la haute mer en temps de paix diffère de celui en temps de guerre.

Dans le premier cas, tous les Etats et leurs ressortissants peuvent se servir de la haute mer sous diverses formes :

Pêche ou chasse, ou plus généralement capture et récolte de la faune et de la flore marines; navigation de surface et sous-marine, immersion de câbles télégraphiques, survol des surfaces maritimes.

En temps de guerre un régime spécial régit la liberté de la haute mer.

La liberté des mers apparut d'abord sous la forme de son affranchissement des exactions et des brigandages des pirates.

Plus tard, l'Espagne et le Portugal, à l'apogée de leur puissance, prétendirent imposer leur monopole de navigation et de commerce sur les mers.

C'est au commencement du XVIII^e siècle que la haute mer est devenue libre pour la navigation et le commerce en temps de paix.

Même en temps de guerre, la notion de la liberté des mers fut invoquée par les neutres.

En 1780, Catherine II créant la première ligne de neutralité armée invoquait le principe de la liberté des mers.

L'opinion publique invoquait toujours le principe de la liberté des mers contre les tentatives des grands Etats maritimes, surtout contre celles de la Grande-

(2) GIDEL. — *Ibidem*.

Bretagne. Celle-ci s'arrogeait toujours un droit de « visite » sur les navires étrangers.

Après la grande guerre, le sens de la liberté des mers a changé. Pendant la durée de la Conférence de Washington de 1922, l'expression de la liberté des mers a servi de devise à une politique consistant à établir une certaine relation entre les forces navales des divers Etats du monde. En ce sens la liberté des mers impliquait une notion d'interdiction de mise à la mer de certains engins de guerre.

M. le professeur Gidel, dans son livre célèbre qui constitue, d'ailleurs, une autorité, cite les lignes d'un écrivain maritime d'une très haute et légitime valeur :

« On a beaucoup discuté récemment du principe de la liberté des mers. Discussion oiseuse s'il en fut. La question est bien claire. En temps de paix, la mer est libre, elle est ouverte à tout le monde en dehors des eaux territoriales, et nous sommes tous d'accord là-dessus.

« En temps de guerre, elle est au plus fort, qui en chasse son adversaire; c'est à cet usage que servent les flottes de guerre. Et voilà tout. » (Amiral Castex. *Guerre sous-marine*, 1920, p. 217.)

« La liberté des mers en temps de paix n'est peut-être pas absolument sûre pas plus qu'elle n'est une notion définitivement élucidée.

« L'affaire du *Lotus* paraît bien le prouver : Il s'est agi, en effet, dans cette affaire si âprement controversée, de savoir quelle était exactement la portée du principe de la liberté de la mer au point de vue des conséquences d'un délit ou quasi-délit commis en

haute mer. L'espèce est d'autant plus frappante que le délit ou quasi-délit dont il s'agissait — délit d'abordage, — c'est-à-dire de l'hypothèse qui fournit aux statistiques de la navigation maritime les chiffres les plus élevés comme causes de sinistres en vie humaines et en biens matériels (3). »

Le principe de la liberté des mers est un des principes de droit international public maritime qui mérite une étude poussée.

1. — *La conséquence du principe de la liberté
de la haute mer.*

Selon M. le professeur Gidel, les conséquences du principe de la liberté de la haute mer peuvent s'énoncer en deux propositions : l'une à forme négative, l'autre à forme positive.

Première forme :

Dans ce cas, n'importe quel Etat ne peut faire en haute mer d'actes d'autorité à l'égard d'autres navires que ceux battant son propre pavillon.

Deuxième forme :

Tous les Etats peuvent librement tirer de la haute

(3) GIDEL. — *La mer*, tome I, p. 127.

mer les diverses utilités qu'elle est susceptible de comporter.

C'est la première forme qui, en principe, domine la condition juridique des navires en haute mer (4).

Maintenant une question se pose avec une grande importance.

Y a-t-il une possibilité juridique pour les Etats de faire en haute mer des actes d'autorité à l'égard d'autres navires que ceux battant leur propre pavillon?

Après avoir accepté le principe de la liberté avec toute son étendue, on est arrivé à un stade admettant en général que sur le navire de commerce arborant son pavillon, l'autorité n'appartient qu'à son Etat.

Les autres Etats ne peuvent exercer leur autorité qu'au cas où celle-ci se dégage de la coutume et de traités spécialement consacrés à ce but.

La règle précitée par laquelle un Etat ne peut exercer son autorité qu'à l'égard de navires battant leur propre pavillon, prend son autorité de l'arrêt de la Cour permanente de Justice Internationale (arrêt n° 9 dans l'affaire du *Lotus*).

D'après M. le professeur Gidel, la règle dont nous parlons se décompose en deux propositions, l'une exprimée, l'autre sous-entendue.

Dans la première proposition les rapports internationaux sont considérés de cette façon qu'aucun Etat ne peut exercer un acte d'autorité sur les navires étrangers.

Dans la deuxième, on prend en considération les

(4) GIDEL. — *La mer*, tome I, p. 236.

rapports de l'Etat avec ses navires nationaux; d'après laquelle tout Etat réserve son droit d'exercer des actes d'autorité à l'égard des navires battant son pavillon.

Cette dernière proposition comporte une importance particulière au point de vue de fournir des éléments, d'un côté à l'intérêt de la communauté internationale qui exige une juridiction en haute mer, et d'un autre côté au point de vue d'assurer à l'intérêt national le maintien de son autorité sur ses ressortissants en haute mer, et sur le navire lui-même.

Quant aux avantages pratiques de la règle que nous venons de citer, il est évident qu'elle assure à un navire une non-dépendance vis-à-vis des compétences étrangères.

M. le professeur Gidel, se référant à Strisower, confirme cette question :

« La compétence exclusive de la loi du pavillon est, sans conteste, un avantage de la navigation en haute mer, en ce que le vaisseau peut se rendre au port de destination sans aucun dérangement causé par l'interposition d'une compétence étrangère, en gardant intacts les rapports de droit formés à son bord par la législation de son propre Etat (5). »

Ainsi nous nous trouvons devant une règle qui a une importance capitale dans l'ordre de droit international maritime, celle de la loi du pavillon.

(5) GIDEL. — *La mer*, tome I, p. 237.

III. — *Les conditions juridiques des navires marchands en haute mer.*

1. — *La loi du Pavillon.*

La formation de la règle. — Cette règle est une conséquence naturelle du principe de la liberté de la haute mer.

Au cours de la formation du dit principe, on a institué d'une manière progressive une série d'interdictions destinées à mettre en réalisation le libre usage de la mer pour tous les navires appartenant aux divers Etats.

« A partir de la seconde moitié du XVIII^e siècle, le principe de la liberté de la mer s'affirme en excluant la souveraineté de chaque Etat sur une partie quelconque de la haute mer et en défendant l'accomplissement dans la haute mer des actes impliquant une suprématie quelconque, un contrôle ou une autorité sur un autre Etat (6). »

« La libre navigation dans la haute mer n'est pas le résultat d'une entente réfléchie des Etats; ce n'est même, en aucune manière, un droit concédé par le droit des gens; c'est quelque chose de purement négatif, une partie de la liberté générale de faire ce que le droit ne défend pas; comme il n'existe aucune souveraineté d'Etat sur la haute mer, il n'y a pas d'Etat compétent pour empêcher les étrangers de s'en servir (7). »

(6) FEDOZZI. — *Consultation dans l'affaire du Lotus*. Série C., 13-II, p. 376.

(7) STRISOWER. — *Note doctrinale* (Rec. Arb. I, p. 712).

En haute mer, l'inexistence d'une souveraineté particulière, justifie l'application au navire de l'ordre juridique de l'Etat dont il bat pavillon.

Mais il ne peut pas résulter de cette règle que l'Etat du pavillon puisse avoir un droit de souveraineté plus intense sur ses navires en haute mer que sur son territoire. L'arrêt rendu par la Cour permanente de Justice internationale confirme cette explication.

« La règle de la loi du pavillon est naturelle, raisonnable, et nécessaire, et elle est dans son essence certainement aussi peu contestable que le principe de la liberté des mers, dont elle est d'ailleurs le corollaire. C'est, transporté en droit maritime, le principe de la territorialité (8). »

2. — *Le principe de la territorialité.*

D'après ce principe, le navire en haute mer se considère comme une partie détachée du sol national. Avant de fixer notre attention sur les diverses opinions formulées sur le principe de la territorialité du navire, nous trouvons utile de jeter un coup d'œil rapide sur l'histoire de la fiction de la territorialité du navire.

Cette théorie a été formulée une première fois au cours de la discussion de l'affaire de l'Emprunt de Silésie.

(8) Henri WALTER. — *L'abordage hauturier*, p. 157.

En 1782, se posait la question par laquelle le Gouvernement prussien tâchait de justifier la confiscation des sommes dues aux créanciers britanniques de l'emprunt de Silésie.

En effet « les navires prussiens, bien que portant une cargaison qui était la propriété d'ennemis de l'Angleterre, étaient une place neutre, d'où il s'ensuit que c'est exactement la même chose d'avoir pris ces biens sur lesdits navires ou de les avoir pris sur un territoire neutre (9). »

Quelques années après l'affaire de l'emprunt de Silésie, vers 1758, Vattel pose la question de savoir si les enfants nés dans un vaisseau de la nation peuvent être réputés nés dans le territoire.

En donnant une réponse affirmative à cette question, Vattel conclut :

« Car il est naturel de considérer les vaisseaux de la nation comme des portions de son territoire, surtout quand ils voguent sur une mer libre, puisque l'Etat conserve sa juridiction dans ses vaisseaux (10).

« Au commencement de la deuxième moitié du xvi^e siècle, le principe de la territorialité du navire occupe les auteurs, parmi lesquels Martin Hubner tâchait de montrer la force du principe de la territorialité du navire. Selon lui, « on ne peut commettre d'actes hostiles sur un territoire neutre, on ne peut pas non plus, sur territoire ennemi, saisir des objets appartenant à des neutres. »

(9) MARTENS — *Causes*, II, 97.

(10) VATTEL. — Livre I, chapitre XIX, p. 216.

De ces propos, M. Martin Hubner tire les conséquences selon lesquelles un vaisseau appartenant à un Etat belligérant chargé de marchandises neutres peut échapper à la capture, invoquant l'esprit du principe de la territorialité du navire.

Dans un autre cas, où un vaisseau neutre chargé de marchandises ennemies peut se soustraire à une saisie, selon le même principe précité (11), M. Martin Hubner pour justifier les conséquences de son point de vue, que nous venons de démontrer, déclare :

« Il revient au même d'enlever des effets sur un navire neutre ou de les enlever sur un territoire neutre (12). »

De cette claire affirmation, nous pouvons constater que l'auteur assimile le navire au territoire.

M. Valéry, à propos de l'affaire du *Costa-Rica-Packet*, que nous avons étudiée plus haut lors de notre observation sur la thèse française, critiquait très sévèrement la sentence de M. F. de Martens.

M. Pella considère le principe de la territorialité du navire comme une notion incontestable.

« Le navire en haute mer, dit l'éminent juriste, est, on le sait, une portion flottante du territoire de l'Etat dont il arbore le pavillon; aussi ces actes (vols avec violence commis à bord des navires en haute mer) ne sont-ils pas regardés comme perpétrés dans un lieu ne relevant d'aucune souveraineté; mais au contraire,

(11) Martin HUBNER. — *De la saisie des bâtiments neutres*, 1759, tome I, partie II, chapitre II.

(12) *Recueil de la Cour permanente de Justice internationale*, tome XV (1926-V), p. 227.

on les considérera comme commis sur le territoire d'un Etat déterminé. »

Les auteurs, comme Bluntchli, Heffter et Hautefeuille, se prononcent en faveur du système de la territorialité des navires.

Un praticien, V. Pappava, avocat à Zara, accepte la territorialité du navire. Avec toute son ampleur, il posait la question de savoir :

« Dans quelle mesure un notaire est compétent pour instrumenter à bord d'un navire de son Etat quand ce navire ne se trouve pas dans les eaux territoriales comprises dans l'arrondissement de juridiction du dit notaire, mais en haute mer ou dans les eaux territoriales d'un autre Etat? »

A chaque instant, s'y retrouvent des expressions comme celles-ci :

Le navire fait partie du territoire de l'Etat dont il porte le pavillon, le navire « prolongement » ou « fraction » ou « partie du territoire » de l'Etat « portion flottante de ce territoire », « parcelle détachée du sol de la patrie » (13).

Dans l'affaire du *West-Hinder*, il est probable que le tribunal de Bruges a considéré ledit bateau comme jouissant d'une territorialité renforcée (14).

Enfin, comme nous l'avons montré dans notre première partie, la Cour permanente de Justice internationale dans son arrêt sur l'affaire du *Lotus* a renforcé l'idée de l'assimilation du navire au territoire. Dans

(13) CLUNET. — 1909, pp. 1039-1046.

(14) CLUNET. — 1914, pp. 1328-1329.

son ouvrage réputé, M. le professeur Gidel le trouve critiquable (15).

Parmi les juges qui ont prononcé des opinions dissidentes sur l'affaire du *Lotus*, seul Lord Finlay a réfuté d'une manière énergique la territorialité du navire.

M. Weiss, après avoir tergiversé, a considéré le navire comme un prolongement du territoire.

M. Moore, dans son opinion dissidente partielle, déclare :

« Il est universellement admis qu'un navire en haute mer doit, au point de vue de la compétence judiciaire, être considéré comme une partie du territoire du pays duquel il ressort (16). »

M. Nyholm considère le bateau comme une partie du territoire.

Quant à M. Loder, il admet que le *Boz-Kourt* est « un territoire turc ».

M. Altamira, dans son avis dissident, ne fait aucune allusion à la territorialité du navire.

Enfin, dans son arrêt, la Cour prononçait :

« S'il est vrai, disait-elle, que le principe de la territorialité du droit pénal est à la base de toutes les législations, il n'en est pas moins vrai que toutes ou presque toutes les législations étendent leur action à des délits commis hors du territoire; et cela d'après des systèmes qui changent d'Etat à Etat.

« La territorialité du droit pénal n'est donc pas un principe absolu du droit international et ne se con-

(15) GIDEL. — *La mer*, tome I, p. 243.

(16) C.P.J.I.A., n° 10, p. 72.

fond aucunement avec la souveraineté territoriale. »

Dans leur doctrine, Fiore, Hall, Perels, se prononçaient contre la territorialité du navire.

Nys l'a considérée comme une « prétendue maxime à la fois erronée et superflue » (17).

Surtout en formulant la première réfutation, Lampredi écrivait :

« Deux vaisseaux qui se rencontrent sur la haute mer ressemblent à deux voitures qui se croiseraient dans un lieu désert et inoccupé. Ne serait-il pas fort étrange que l'une des deux prétendît être territoire d'un Etat parce qu'elle en porterait la bannière? »

La prétention d'une voiture de mer n'est pas moins inouïe lorsque, ayant arboré le pavillon d'un Etat neutre, elle veut qu'on la tienne pour une portion intégrante du territoire de cet Etat et fonde sur cette allégation son inviolabilité (18).

Quant à Cauchy :

« La territorialité des navires ne saurait être qu'une fiction légale (19). »

M. le professeur Gidel repousse l'idée de territorialité, après avoir fait un long exposé, la trouve insoutenable et d'ailleurs la considère inutile.

M. de La Pradelle considère la territorialité du navire comme fausse et irréelle.

(17) E. NYS. — *Le droit international*, tome II, p. 157.

(18) Référence de M. GIDEL. — *La mer*, tome I, p. 246.

(19) CAUCHY. — *Le droit maritime international*, tome II, p. 154.

3. — *Le principe de l'exclusive compétence
de la loi du pavillon.*

Dans le cas où la loi du pavillon est exclusive, la souveraineté de l'Etat s'exerce de la même façon sur ses bâtiments en haute mer que sur son domaine terrestre : le navire est une portion détachée du territoire.

Nous trouvons utile de savoir si la compétence de l'Etat du pavillon est exclusive?

L'arrêt du *Lotus* nous expose d'une façon claire la possibilité de la soumission du navire privé en haute mer à plusieurs ordres juridiques concurrents.

Dans l'ordre du droit pénal international maritime, lorsqu'on considère un acte délictueux commis à bord d'un navire, la possibilité de compétence concurrente apparaît à celle de l'Etat du pavillon. L'arrêt du *Lotus* confirme cet état de choses.

D'ailleurs il est hors de doute que le principe de la compétence pénale générale de l'Etat du pavillon est la conséquence du principe d'après lequel le navire est une association organisée et soumise à l'autorité de la loi de cet Etat.

4. — *La fiction de la quasi-territorialité du navire.*

Parmi les auteurs qui ont traité cette question, il y a toujours eu une controverse, non pas sur la question

de l'existence de la loi du pavillon qui est d'ailleurs généralement acceptée, mais sur la véritable portée de ce principe; on constate que la règle de la loi du pavillon trouve souvent une expression vive et concrète dans la fiction de la quasi-territorialité du navire.

Dans cette fiction, très généralement admise, M. Walter trouve une inutilité sur le fait que cette fiction veut que les bâtiments soient considérés, en haute mer, comme des portions détachées et flottantes de l'Etat dont ils portent les couleurs (20).

En fait, la question se pose de savoir si la loi du pavillon assimile le navire au territoire de l'Etat auquel il appartient, de façon que la souveraineté de celui-ci ait la même force obligatoire à bord du navire, ou bien la loi du pavillon créera-t-elle une situation spéciale pour le navire voguant en pleine mer, de telle sorte que la souveraineté de l'Etat du pavillon s'exercerait d'une manière différente à bord du navire que dans une partie quelconque du sol de l'Etat?

M. Walter n'admet pas que la fiction de la quasi-territorialité puisse créer toute seule cette situation spéciale au navire en pleine mer, celle-ci ne faisant qu'assimiler le pont du bateau au domaine territorial de l'Etat. Cela ne signifie nullement que le droit international ne puisse pas créer cette situation spéciale (21).

Des auteurs, comme Fiore et Wheaton, après avoir accepté l'exclusivité de la loi du pavillon, insistent sur

(20) W. WALTHER. — *L'abordage hauturier*, p. 157.

(21) H. WALTER. — *L'abordage hauturier*, p. 158.

ce point que la loi pénale n'est pas strictement territoriale (22-23). Selon leur point de vue, ils semblent considérer une situation spéciale aux navires marchands en pleine mer. En affirmant ces deux principes, les deux auteurs précités tombent dans une contradiction.

La thèse d'après laquelle on attribue à un Etat une souveraineté plus absolue sur ses navires en pleine mer que sur son propre territoire, est condamnée par la plupart des auteurs. Ceux-ci se basent sur la règle de la loi du pavillon qui soumet les lois et les biens se trouvant à bord du navire à la loi de l'Etat, dans la même mesure que les hommes et les biens situés sur son sol.

Nombreux sont les auteurs qui défendent les idées démontrées ci-dessus et parmi ceux-ci citons les noms de : Bry, Diena, Fedozzi, Mercier, Meringnhac, Moore et de Perels.

D'autre part, M. Nys, dans son ouvrage consacré à l'étude du droit international, considère qu'un navire voguant en haute mer est soumis à l'autorité de la loi de l'Etat dont il porte le pavillon (24).

L'idée énoncée par d'Espagnet sur la portée du principe de la loi du pavillon est dénuée de toute précision (25).

(22) P. FIORE. — *Traité de droit pénal international*, tome I, pp. 4 et 38 et suiv.

(23) *Eléments du droit international*, tome I, pp. 134 et 137 et suiv.

(24) E. NYS. — *Le droit international*, tome II, p. 183.

(25) DESPAGNET. — *Cours de droit international public*, p. 287.

CHAPITRE II

LA QUESTION DE LA COMPÉTENCE PÉNALE EN CAS D'ABORDAGE ENTRE DES NAVIRES DE NATIONS DIFFÉRENTES

I. — *Diverses opinions sur la question.*

Nous avons vu plus haut le principe de l'exclusivité de la loi du pavillon en cas d'abordage; par suite des différentes conceptions des juristes, ce dernier système ne peut trancher la question de compétence en cas d'abordage.

Il y a deux courants d'idées qui sont d'ailleurs nets pour déterminer les points de vue des auteurs qui se sont occupés de la question de la compétence pénale en cas d'abordage.

Selon le premier courant, il n'y a lieu d'appliquer la loi du pavillon que d'une manière exclusive.

Notamment, Lord Finlay déclare dans son avis dissident :

« La compétence pénale, pour faits de négligence ayant causé une collision, appartient aux tribunaux

du pays du pavillon sous réserve que, si le fauteur est d'une autre nationalité que celle du bateau, les poursuites peuvent alternativement avoir lieu devant les tribunaux de son propre pays (1). »

Dans ses courtes observations sur la sentence arbitrale rendue dans l'affaire du *Costa-Rica-Packet*, Valéry considère que les tribunaux de chaque pavillon ont une compétence exclusive pour les actes délictueux commis sur les navires battant leur propre pavillon. Car, d'après M. Valéry, la faute qui a causé l'abordage peut être considérée comme une infraction à l'ordre disciplinaire (2).

Vincent et Penaud dans leur ouvrage constatent :

a) Si l'abordage a eu lieu en pleine mer, il n'y a plus place pour aucune souveraineté territoriale; dans ce cas, la doctrine se divise.

b) Un tribunal correctionnel étranger n'est surtout pas compétent pour condamner un capitaine prévenu d'homicide par imprudence, pour abordage en pleine mer, alors même que l'un des navires serait de la nationalité du tribunal saisi (Aix, 24 mars 1885) (3).

Selon le second courant d'idées, il y a lieu d'admettre la concurrence des compétences : compétence des tribunaux de l'abordé, compétence des tribunaux de l'abordeur et compétence du premier port de relâche ou de refuge.

(1) C.P.J.I. A., n° 10, p. 53.

(2) VALÉRY. — *Revue générale de droit international public*, tome V, 1898, p. 60.

(3) VINCENT et PENAUD. — *Dictionnaire de droit international privé : abordage maritime*, pp. 7-16.

MM. Diéna (4), Fedozzi (5), Mercier (6), Moore (7) sont parmi ceux qui admettent la concurrence des compétences.

II. — *La concurrence des compétences.*

L'arrêt n° 9 rendu par la Cour Permanente de Justice Internationale a formulé une règle en matière de compétence pour les actes délictueux commis sur les navires de commerce en pleine mer. Selon celle-ci, les principes en matières de compétence pour les actes commis en haute mer à bord des navires de commerce, ne peuvent pas être plus stricts dans le sens de l'exclusion des compétences étrangères que les principes en matière de compétence pour les actes commis sur le territoire national. C'est rejeter l'exclusivité de compétence de la loi du pavillon et c'est admettre le rôle des législations particulières qui s'étendent des compétences concurrentes à la compétence de l'Etat dont le navire arbore le pavillon, ce dernier restant en jeu aussi bien que la juridiction du lieu de commission de l'acte.

Nous trouvons utile de citer une partie de l'arrêt de la Cour sur la compétence exclusive de l'Etat. La Cour décide : « Les cas dans lesquels la compétence exclusive de l'Etat du pavillon a été reconnue, sem-

(4) C.P.J.I. C., n° 13, II, pp. 358-365.

(5) C.P.J.I. C., n° 13, II, p. 392.

(6) C.P.J.I. C., n° 13, II, pp. 417-418.

(7) C.P.J.I. A., n° 10, p. 88.

blent être plutôt des cas dans lesquels l'Etat étranger n'était intéressé qu'au titre de la nationalité de la victime, titre que la législation de cet Etat même ou la jurisprudence de ses tribunaux ne regardaient pas comme suffisant pour autoriser la poursuite d'un délit comme par un étranger à l'étranger. » D'où M. le professeur Gilbert Gidel déduit la formule suivante (8) :

« La compétence exclusive de l'Etat du pavillon à raison d'actes délictueux commis sur un navire de commerce en haute mer n'existe que pour autant que le ou les Etats autres que l'Etat du pavillon et ayant à connaître de ces actes un intérêt à raison des données des dits actes, ne sont pas compétents, d'après leur législation ou leur jurisprudence. Si bien que l'on peut tenir la compétence exclusive de l'Etat du pavillon, non pas comme un principe, mais comme un fait.

« C'est en définitive, dit M. Gidel, à l'idée d'autonomie des ordres juridiques particuliers — législation jurisprudentielle — qu'il faut s'en tenir pour déterminer les cas où s'instituera à côté de la compétence concurrente. »

M. Gidel, se référant à M. Mercier, écrit :

« Tout souverain a le droit de légiférer librement en matière criminelle. Ce droit comporte pour chaque Etat celui de déterminer lui-même à son gré, les droits et intérêts, publics ou privés, qu'il entend couvrir de la protection de sanctions répressives. La loi pénale est essentiellement une loi de défense sociale — défense sociale qu'il appartient à l'Etat d'organiser et

(8) GIDEL. — *La mer*, tome I, p. 269.

d'assurer. Chaque Etat établit donc lui-même la liste des actes de commission ou d'omission, qu'il considère comme intéressant son ordre public et qu'il veut frapper de peines. »

Ainsi chaque Etat, conclut M. le Professeur Gidel, est libre de faire prédominer la considération de la qualité de membre de cette agrégation flottante qu'est le navire sur la qualité de national à l'égard duquel il se reconnaîtrait un devoir de protection, ou sur la considération de l'ordre public territorial troublé par les conséquences dont un national a été victime d'actes délictueux commis en haute mer, ou bien, au contraire, l'Etat met sa compétence en concurrence avec celle du pavillon, s'il admet le système de la personnalité passive (9).

M. Carl Strupp se rallie au principe de la compétence concurrente des tribunaux du navire abordé et de ceux du navire abordeur (10).

M. Fauchille, dans son ouvrage délébre *Le traité de droit international public*, en dépit de sa réfutation énergique contre l'exclusive compétence des tribunaux de l'abordeur, ne se prononce pas pour la compétence concurrente des tribunaux des deux pavillons (11).

Quant à M. Despagnet, dans son cours de droit international public, écrit :

« Si le commandant de ce navire se rend coupable d'un délit en pleine mer, hors de son bâtiment, au

(9) GIDEL. — *La mer*, tome I, p. 270.

(10) Référence de H. WALTER. — *L'abordage hauturier*, p. 162.

(11) *Traité de droit international public*, tome I, partie II, pp. 936, 937, 613.

préjudice d'un navire d'une autre nation, il peut, arrivant dans un port de cette dernière, avoir à répondre de ses actes devant les tribunaux du pays auquel appartient le navire victime (12).

III. — *La compétence des tribunaux du port de relâche ou de refuge.*

L'une des compétences à qui l'on attribue parfois concurrence avec celle de l'Etat du pavillon pour les actes délictueux commis en haute mer, est celle de l'Etat du premier port de relâche.

M. le Professeur Gidel trouve cette compétence assez critiquable, en se basant surtout sur la résolution de l'Institut de droit international de La Haye prise en 1898, dans son article 29, alinéa 2, et enfin après avoir continué ses critiques, M. Gidel considère « qu'on se trouve purement et simplement en présence d'une juridiction à qui le hasard donne son seul titre » (13).

MM. Fedozzi, Mercier, Moore, défendent d'une façon énergique que ce sont les tribunaux du premier port de relâche qui sont capables de mieux connaître, voire de connaître exactement dans quelle circonstance l'abordage est survenu.

Cette thèse a été attaquée à juste titre par l'agent du Gouvernement français, et critiqué d'ailleurs par les auteurs comme Perels, Ortolan et de Martens.

(12) DESPAGNET. — *Cours de droit international public*, p. 337.

(13) GIDEL. — *La mer*, tome I, p. 271.

Le code de la Marine marchande italien s'est inspiré du principe de la compétence des tribunaux du lieu de l'arrestation.

Enfin, il est raisonnable de constater que par l'application du dit principe on peut arriver sur un stade où après un abordage l'enquête pourra se faire facilement et même avec la chance de peu d'erreurs.

A ces considérations, la réponse de M. Basdevant est catégorique : Le port d'attache est plus favorable à une enquête.

IV. — *La localisation du délit en cas d'abordage.*

Dans l'affaire du *Lotus*, MM. Diéna, Mercier et Fedozzi, le gouvernement turc et la Cour Permanente de Justice Internationale admettaient d'une façon affirmative la question de l'homicide par imprudence comme un délit à distance.

Lorsque se pose l'attribution de la compétence en cas d'un délit, trois solutions peuvent être envisagées :

1° La compétence appartient aux tribunaux de l'Etat où le délit a produit ses effets;

2° La compétence appartient aux tribunaux du lieu de commission de l'acte;

3° La compétence appartient concurremment aux tribunaux du territoire de l'Etat où les effets se sont réalisés et aux tribunaux du lieu de commission.

Dans leurs avis dissidents, MM. les Juges Weiss et Nyholm ainsi que l'agent du Gouvernement français, n'admettent pas le fait de la localisation du délit au lieu du résultat.

D'ailleurs, M. le Juge Loder refuse de localiser le délit au lieu du résultat.

Lord Finlay assimile le bateau à un bien immeuble, mais ne le considère pas comme un lieu et il n'accepte pas l'application du principe du *locus delicti* aux cas de collision entre navires, afin de déterminer les tribunaux compétents.

Une question peut se poser avec juste raison : dans l'affaire du *Lotus*, le lieutenant Demons et le capitaine Hasan étaient poursuivis pour homicide par imprudence. Cette poursuite peut-elle créer un fait afin de déterminer la compétence?

Dans son étude, M. Walther prend en considération l'affaire du *Franconia*. « En effet, dit M. Walther, la majorité des juges de la Couronne aurait situé le délit au lieu du résultat, si le délit avait été volontaire; mais à leur avis, dans le cas d'un délit par imprudence, l'agent n'avait été présent ni réellement, ni fictivement au lieu du résultat, puisque sa volonté n'était pas tendue vers l'endroit où l'acte devait déployer ses effets. M. Loder croit devoir reprendre à son compte cette argumentation que l'on aurait pourtant pu croire définitivement démolie par l'argument de la Cour : Si un délit intentionnel peut ou doit être situé au lieu du résultat, à plus forte raison ceci doit-il être le cas pour un délit involontaire, réprimé précisément à cause du résultat et non pas de l'intention dolosive inexistante au lieu où l'agent a commis sa faute.

Mais, par ailleurs, il paraît parfaitement oiseux de faire une distinction entre les délits volontaires et les

délits involontaires, à propos de leur localisation.

« Le fait qu'un délit est intentionnel ou involontaire ne doit avoir aucune influence sur la localisation d'un délit à distance et partant, sur la détermination, *ratione loci*, de la compétence (14). »

M. l'agent du Gouvernement français considérait l'abordage avant tout comme un délit dû à une fausse manœuvre et laissait l'appréciation de la faute aux tribunaux nationaux.

M. Basdevant déclarait : « L'abordage fautif, celui qui est susceptible d'engager une responsabilité pénale est celui qui est dû à une fausse manœuvre du capitaine ou de l'officier de quart qui l'a provoqué.

Pour déterminer si cet officier a commis une fausse manœuvre, il faut rechercher s'il s'est conformé ou non aux règles de manœuvre qu'il devait suivre.

Or, bien qu'on parle de règlement international pour éviter les collisions en mer, il n'existe en réalité en la matière que des règlements nationaux présentant d'ailleurs une certaine uniformité, laquelle a été voulue.

Les règlements sur cet objet ont toujours été établis en France par décret.

Les règlements auxquels doit se conformer le navire ont ainsi un caractère purement national. Dès lors, il n'est pas possible que leur inobservation soit sanctionnée pénalement par n'importe quel Etat (15). »

Comme M. Walther, nous remarquons qu'un règle-

(14) H. WALTHÉ. — *L'abordage hauturier*, p. 193.

(15) C.P.J.I. C., n° 13, II, p. 209. — C.P.J.I. C., n° 13, II, pp. 39-40.

ment purement national, pour éviter des abordages en haute mer, serait inefficace.

V. — *La compétence pénale en cas d'homicide causé par abordage déterminé (ratione personæ).*

Dans leurs avis dissidents, les Juges n'admettaient pas la localisation du délit sur le *Boj-Kourt*, considéré comme lieu du résultat, étant donné qu'un bâtiment ne peut pas être considéré comme un lieu, et d'autre part la mort des passagers était survenue non pas sur le bateau turc, mais dans la mer.

Le fait incriminé par suite de l'abordage a eu lieu en pleine mer.

M. Walther, dans son étude, s'exprime ainsi :

« L'abordage du *Lotus* et du *Boz-Kourt* doit être considéré :

« a) Par la Turquie : comme un délit commis à l'étranger par un étranger — et par un national — contre des nationaux dont l'agent est arrêté sur le territoire turc, c'est-à-dire le cas prévu par l'article 6 du Code pénal turc.

« b) Par la France : comme un délit commis à l'étranger par un national — et un étranger — contre les étrangers.

« Il paraît incontestable que ce cas est abandonné par le droit international à la libre réglementation des Etats (16). »

(16) H. WALTHER. — *L'abordage hauturier*, Paris 1928, p. 197.

Dans la Revue de droit international, M. Noël-Henri considère :

« Le délit de l'abordage est un délit dont les éléments constitutifs se réalisent non pas sur deux souverainetés différentes, mais sur le domaine d'une souveraineté et en un endroit où aucune souveraineté ne commande la haute mer. Il rentre dans la catégorie des délits externes, commis dans les eaux environnantes du navire, ou du navire dans les eaux environnantes, par opposition au délit interne entièrement consommé sur le navire même (17). »

M. Walther critique l'argumentation précitée, il trouve exacte la distinction. « Mais, dit-il, comment peut-on soutenir que l'acte de commission a eu lieu sur le navire, donc sur le territoire d'un Etat, et en même temps prétendre que les effets du délit se sont fait sentir en pleine mer? Ou bien l'on considère que l'un et l'autre navires sont des parties détachées de leur territoire national et, dans ce cas, le raisonnement de M. Noël-Henri est boiteux; ou bien aucun des navires n'est assimilé au territoire de son Etat national et, dans ce cas, le délit dans son ensemble, acte et résultat, a eu lieu en pleine mer (18). »

VI. — *La connexité.*

Pour justifier la compétence de ses tribunaux, la Turquie a invoqué la connexité entre l'imprudence

(17) NOËL-HENRI. — *Le Lotus* à la Cour de La Haye (*Revue de droit international*, 1928, I, pp. 65-134, p. 120.)

(18) H. WALTHER. — *L'abordage hauturier*, Paris 1928, p. 197.

délictueuse de l'officier français et celle de l'officier turc.

M. le Professeur Basdevant n'admettait pas l'argument du gouvernement turc et MM. les Juges Loder et Weiss l'approuvaient; ils considéraient que, entre les fautes de l'officier français et celles de l'officier turc, il n'y avait aucune connexité. Ils estimaient d'ailleurs la connexité comme une affaire de droit interne. La cour ne se déclarait pas sur ce point, car le droit international était muet également.

Comme le droit international reconnaît aux Etats le droit d'exercer leur compétence pénale, on peut considérer qu'un Etat est capable de baser sa compétence extraterritoriale sur la norme de la connexité.

Sur cette question, M. Walther considère :

« Ainsi dans le droit international positif actuel, la question est tranchée implicitement. Pour que la connexité puisse avoir une valeur propre et indépendante, il faut supposer que le droit international n'est pas ce qu'il est, à savoir qu'il interdirait à un Etat d'attribuer aucune compétence pénale extraterritoriale à ses tribunaux. »

« Autrement dit, il faudrait faire du droit hypothétique et considérer la nature des choses. Et des considérations tirées de la nature des choses ne peuvent jamais créer un droit, car ce procédé n'est qu'une méthode d'investigation. Il est certain qu'il peut y avoir un rapport entre les fautes des deux officiers, et qu'une bonne administration de la Justice demande que les deux fautifs soient jugés ensemble.

En effet, imposer des poursuites séparées, c'est créer

des possibilités de jugements contradictoires, ce qui ne peut qu'affaiblir l'autorité morale de l'une et de l'autre sentence et apporter, par conséquent, un trouble grave dans l'administration de la justice. Qu'il suffise de rappeler à ce propos le désordre causé par les jugements divergents des tribunaux italiens et français lors de l'abordage de l'*Oncle-Joseph* par l'*Ortigia*. Mais la cour aurait pu considérer la question de la connexité sous un autre jour :

En appliquant un « principe général » admis par la France et la Turquie dans leur droit interne.

Sans entrer en effet dans la discussion de la portée internationale de la connexité, elle pouvait appliquer aux parties des règles que l'une et l'autre devaient accepter, puisque l'une et l'autre les consacrent dans leur droit interne.

L'article 227 du code d'instruction criminelle français dispose :

« Les délits sont connexes, soit lorsqu'ils ont été commis en même temps par plusieurs personnes réunies... (19). »

M. Donnadieu de Vabres, dans la revue de droit international, exprime qu'en France il y a la jurisprudence constante d'après laquelle la connexité justifie la compétence des tribunaux français, même envers un étranger ayant commis un délit à l'étranger, comme la Turquie avait admis le code d'instruction criminel français. La Turquie peut évoquer la connexité comme un argument irréfutable contre la France.

(19) H. WALTHER, — *L'abordage hauturier*, Paris 1928, p. 199.

CONCLUSIONS

Par son arrêt qui constitue la jurisprudence internationale en matière d'abordage en haute mer, la Cour a défini sa manière de voir et donna l'autorité internationale aux divers systèmes juridiques.

Partant de la notion d'Etat souverain, le droit international arrive au système de libre autonomie législative des Etats. Il s'ensuit que le système de la protection des nationaux ne se trouve pas en contradiction avec la notion du droit international.

La jurisprudence internationale affirme la localisation du délit à distance, dans le lieu du résultat et le considère comme un acte licite.

D'ailleurs elle admet la connexité comme une règle positive selon laquelle le juge d'un pays peut justifier sa compétence en ce qui concerne le délit commis à l'étranger.

D'après la jurisprudence internationale, le principe de la loi du pavillon, qui est universellement admis, n'accepte aucune différence entre la situation juridique du bâtiment en haute mer et celle d'une partie quelconque du territoire de l'Etat dont le navire bat le pavillon. Aucune règle ne peut empêcher un Etat

de connaître des délits commis en haute mer, sur ses navires et ceux des étrangers et en tout état de chose les tribunaux du premier port de relâche et de refuge sont compétents pour connaître les dits délits.

La Cour, par son arrêt, a formulé une jurisprudence en acceptant la compétence concurrente en matière d'abordage en haute mer.

Après avoir ainsi étudié l'affaire du *Lotus*, nous nous rallions à l'arrêt de la Cour permanente de Justice internationale par lequel elle déclarait que la Turquie avait agi en se basant sur la liberté de son autonomie législative.

Quant à la jurisprudence nationale, deux cas d'abordage retiennent notre attention :

Dans l'affaire de l'*Ortigia*, la Cour de Florence, se basant sur le texte de la loi italienne, déclare le principe de la compétence pénale et civile du premier port de relâche du navire abordé. Dans le cas où le navire a sombré; la compétence incombe au tribunal du premier port où les équipages font escale. Quant à l'arrêt de la Cour d'Aix, celle-ci considère l'autorité exclusive de la loi du pavillon pour tout délit commis en pleine mer.

Dans l'affaire du *West-Hinder*, la Cour de Bruges, dans son arrêt, considère que l'abordage du *West-Hinder* n'est qu'un homicide par imprudence. Dans ce cas, on ne peut pas parler d'un délit par abordage ou d'un délit commis contre la sécurité publique.

Ensuite, la Cour déclare qu'un délit à distance peut se localiser à la fois au lieu du résultat et au lieu de l'acte.

Parlant de la loi du pavillon, la Cour admet que, dans un cas où le délit provenant d'un abordage par imprudence a été commis sur le navire abordeur et sur le navire abordé, la loi de l'un et de l'autre pavillon est applicable.

En conséquence, l'examen de ces deux jurisprudences nous montre que les Etats ont des conceptions très variées sur l'étendue de leur compétence pénale extraterritoriale. En fait, les jurisprudences nationales arrivent à des solutions absolument contraires. Enfin en examinant la jurisprudence nationale on arrive à constater que le droit international ne réglemente pas les conflits de compétence pénale extraterritoriale, ainsi que les conflits de compétence pénale provenant des abordages en haute mer. Lorsqu'on étudie la doctrine formulée par les auteurs sur la question de compétence, on peut discerner qu'ils arrivent à des solutions très différentes, parmi lesquelles :

Compétence exclusive des tribunaux de chaque pavillon;

Compétence de l'abordé ou compétence de l'abordeur;

Compétence concurrente des tribunaux des deux pavillons;

* Et enfin, compétence des tribunaux du premier port de relâche ou de refuge.

Voilà plusieurs systèmes. Tous sont défendables et tous ont des partisans; c'est difficile de voir parmi eux un principe prépondérant.

Tous les auteurs sont d'accord sur le principe de la loi du pavillon. Si l'on veut trouver une harmonie

dans l'ordre du droit international public maritime,
ce principe peut être accepté comme une règle générale dans ce domaine.

Vu :

Le Président de Thèse,
Gilbert GIDEL.

Vu :

Pr le Doyen, l'Assesseur,
G. RIPERT.

Vu et permis d'imprimer :

le Recteur de l'Académie de Paris,
G. ROUSSY.

BIBLIOGRAPHIE

- M. BEUNTSEHLI. — Le droit international codifié. Paris, 1870.
- M. C. CALVO. — Le droit international théorique et pratique. Paris Berlin, 1887-1888.
- L. CAUCHY. — Le droit maritime international. Paris, 1862.
- C. CHOLET. — L'abordage international. Paris, 1897.
- G. CANNON. — L'affaire du *Lotus*. Toulouse, 1929.
- S. CYBICHOWSKI. — La compétence des tribunaux à raison d'infractions commises hors du territoire. Rec. des cours de l'Académie de droit international. 1926, t. 12. Paris, 1927.
- F. DESPAGNET. — Cours de droit international public. 3^e édition. Paris, 1905.
- H. DONNEDIEU DE VABRES. — L'affaire du *Lotus* et le droit pénal international. Revue de droit international. Paris, 1928, I, pp. 135-165.
- P. FAUCHILLE. — Traité de droit international public. Paris, 1921-1926.
- G. GIDEL. — Le droit international public de la mer. Paris, 1934.
- G. HEFFTER et F. H. GEFFCKEN. — Le droit international de l'Europe. Berlin-Paris, 1883.

- C. JORDAN. — De la compétence maritime. Revue de droit international et de législation comparé. Paris, 1908, pp. 341-362 et pp. 481-500.
- A.-G. DE LA PRADELLE. — La mer. Paris, 1937.
- LORIMER. — Principes de droit international. Bruxelles-Paris, 1885.
- J. DE LOUTER. — Le droit international public positif. Oxford, 1920.
- LYON CAEN et RENAULT. — Manuel de droit commercial. Paris, 1928.
- F. DE MARTENS. — Traité de droit international. Paris 1883-1887.
- G.-F. DE MARTENS. — Nouveau recueil général des traités et autres actes relatifs aux rapports de droit international. Leipzig, 1898.
- Noël HENRI. — Le *Lotus* à la Cour de La Haye. Revue de droit international. Paris, 1928.
- E. NYS. — Le droit international. Bruxelles, 1912.
- F. PERELS. — Manuel de droit maritime international. Paris, 1884.
- PRADIER-FODÈRE. — Traité de droit international public, européen et américain. Paris, 1891.
- A. RIVIER. — Principes du droit des gens. Paris, 1896.
- A. ROUX. — Revue internationale de droit pénal. Paris, 1927, IV, pp. 326-331.
- A. SALDANA. — Recueil des cours de l'Académie de La Haye, tome 10. Paris, 1925.
- K. STRUPP. — Eléments du droit international public, universel, européen et américain. Paris, 1927.
- L. THIÉBAUT. — Traité théorique et pratique de l'abordage. Paris, 1903.
- M. TRAVERS. — Le droit pénal international et sa mise en œuvre en temps de paix et en temps de guerre. Paris, 1920-1922.

- J. VALÉRY. — Courtes observations sur la sentence arbitrale rendue dans l'affaire du *Costa-Rica-Packet*. Revue générale de droit international public. Paris, 1898, pp. 57-66.
- VATTEL. — Le droit des gens. Paris, 1863.
- R. VINCENT et L. PENAUD. — Dictionnaire de droit international privé. Paris, 1887.
- C. DE VISSCHER. — Justice et médiation internationales. Extrait de la revue de droit international et de législation comparée. 1928, n^{os} 1, 2 et 3. Bruxelles, 1928.
- A. WEISS. — Traité élémentaire de droit international privé. 2^e édition. Paris, 1890.
- J. WESTLAKE. — Traité de droit international. Oxford, 1924.
- H. WALTHER. — L'abordage hauturier. Paris, 1928.

DOCUMENTS SUR L'AFFAIRE DU *LOTUS*

Mémoire français : Publication du Gouvernement français. C.P.J.I., C n° 13-II, pp. 173-223.

Contre-mémoire français : Publication du Gouvernement français. C.P.J.I., C n° 13-II, pp. 245-286.

Plaidoiries françaises : C.P.J.I., C n° 13-II, pp. 20-101 et pp. 137-164.

Mémoire turc : Publication du Gouvernement turc. C.P.J.I., C n° 13-II, pp. 224-244.

Contre-mémoire turc : Publication du Gouvernement turc. C.P.J.I., C n° 13-II, pp. 287-349.

Plaidoiries turques : C.P.J.I., C n° 13-II, pp. 102-136 et pp. 165-170.

Consultation de M. Diéna : Publication du Gouvernement turc, pp. 3-29. C.P.J.I., C n° 13-II, pp. 350-369. Revue de droit international, 1928-I, pp. 329-345.

Consultation de M. Fedozzi : Publication du Gouvernement turc, pp. 33-66. C.P.J.I., C n° 13-II, pp. 370-393. Revue de droit international, 1928-I, pp. 346-365.

Consultation de M. Mercier : Publication du Gouvernement turc, pp. 71-110. C.P.J.I., C n° 13-II, pp. 394-422. Revue de droit international, 1928-I, pp. 365-386.

Arrêt de la C.P.J.I. : C.P.J.I., A n° 10, pp. 3-33. Revue de droit international, 1928-I, pp. 387-409. Revue internationale de droit pénal, 1927-IV, pp. 326-362.

Avis dissident de M. Altamira : C.P.J.I., A n° 10, pp. 95-107.
Revue de droit international, 1928-I, pp. 448-455. Revue internationale de droit pénal, 1927-IV, pp. 369-382.

Avis dissident de lord Finlay : C.P.J.I., A n° 10, pp. 50-58.
Revue de droit international, 1928-I, pp. 419-424. Revue internationale de droit pénal, 1927-IV, pp. 427-436.

Avis dissident de M. Loder : C.P.J.I., A n° 10, pp. 34-39. Revue de droit international, 1928-I, pp. 409-412. Revue internationale de droit pénal, 1927-IV, pp. 437-442.

Avis dissident de M. Moore : C.P.J.I., A n° 10, pp. 65-94. Revue de droit international, 1928-I, pp. 428-447. Revue internationale de droit pénal, 1927-IV, pp. 383-415.

Avis dissident de M. Nyholm : C.P.J.I., A n° 10, pp. 59-64.
Revue de droit international, 1928-I, pp. 424-427. Revue internationale de droit pénal, 1927-IV, pp. 363-368.

Avis dissident de M. Weiss : C.P.J.I., A n° 10, pp. 40-49. Revue de droit international, 1928-I, pp. 412-418. Revue internationale de droit pénal, 1927-IV, pp. 416-426.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION.	1
-----------------------	---

PREMIERE PARTIE

CHAPITRE PREMIER

*Définition de l'abordage.
Diverses sortes d'abordage.*

I. — Définition de l'abordage.....	5
II. — Diverses sortes d'abordage.....	6
1. — L'abordage fortuit	7
3. — L'abordage fautif	8
3. — L'abordage mixte ou douteux.....	10

CHAPITRE II

*La Jurisprudence internationale sur l'abordage en haute mer.
L'affaire du « Lotus ».
Les faits et le compromis.
La naissance de l'article 15 du traité de Lausanne..
Les thèses des parties et les consultations.*

I. — Les faits et le compromis.....	13
II. — La naissance de l'article 15 de la convention de Lausanne relative à l'établissement et à la compétence judiciaire	16
III. — Les thèses des parties.....	21
1. — La thèse du Gouvernement français....	21
2. — L'observation sur la thèse française....	24
3. — La thèse turque.....	34
4. — L'observation sur la thèse turque.....	36

IV. — Les consultations	39
1. — La consultation du Professeur Mercier..	39
2. — La consultation du Professeur Fedozzi..	43
3. — La consultation du Professeur Diéna....	44

CHAPITRE III

L'arrêt de la Cour. — Les avis dissidents.

I. — L'arrêt de la Cour.....	49
II. — Les avis dissidents.....	51
1. — L'avis dissident de M. le juge Loder.....	51
2. — L'avis dissident de M. le juge Lord Finlay.	56
3. — L'avis dissident de M. le juge Altamira..	58
4. — L'avis dissident de M. le juge Nyholm....	60
5. — L'avis dissident de M. le juge Moore.....	62
6. — L'avis dissident de M. le juge Weiss.....	67

CHAPITRE IV

Règle résultant de l'arrêt du Lotus en matière d'abordage international fautif en haute mer.

Les opinions sur l'arrêt de la Cour permanente de justice internationale.

I. — Règle résultant de l'arrêt du <i>Lotus</i> en matière d'abordage international, fautif en haute mer.	71
II. — Les opinions sur l'arrêt de la Cour de justice internationale.	74
1. — L'opinion de M. le professeur Donnedieu de Vabres.	74
2. — L'opinion de M. le professeur Roux.....	75
3. — L'opinion de M. Charles de Visscher.....	77
4. — L'opinion de M. le professeur de La Pradelle.	77

CHAPITRE V

La jurisprudence nationale en matière d'abordage en haute mer.

I. — L'abordage de l' <i>Oncle-Joseph</i> par l' <i>Ortigia</i>	81
II. — L'abordage du <i>West-Hinder</i> par l' <i>Ekbatana</i>	85

DEUXIEME PARTIE

CHAPITRE PREMIER

La haute mer.

La liberté de la haute mer.

Les conditions juridiques des navires marchands en haute mer.

I. — Définition de la haute mer.....	91
II. — La liberté de la haute mer.....	91
1. — La conséquence du principe de la liberté de la haute mer.....	94
III. — Les conditions juridiques des navires mar- chands en haute mer.....	97
1. — La loi du Pavillon.....	97
2. — Le principe de la territorialité.....	98
3. — Le principe de l'exclusive compétence de la loi du pavillon.....	104
4. — La fiction de la quasi-territorialité du navire.	104

CHAPITRE II

La question de la compétence pénale en cas d'abordage entre des navires des nations différentes.

I. — Diverses opinions sur la question.....	107
II. — La concurrence des compétences.....	109
III. — La compétence des tribunaux du port de relâche ou de refuge.....	112
IV. — La localisation du délit en cas d'abordage....	113
V. — La compétence pénale en cas d'homicide causé par abordage déterminé (<i>ratione personæ</i>)..	116
VI. — La connexité	117
CONCLUSIONS.	121
BIBLIOGRAPHIE.	125
Documents sur l'affaire du <i>Lotus</i>	128

**IMPRIMERIE
LES PRESSES MODERNES
PALAIS-ROYAL - PARIS**

